



Bilag 2. Budgetnotater i budget 2017

De følgende budgetnotater vedrører Teknik- og Miljøudvalgets tiltag og hensigtserklæringer i budgetaftalen. Det er imidlertid vigtigt at være opmærksom på, at ikke alle budgetnotater afspejler teksten og økonomien i aftaleteksten. De budgetnotater, der ikke har været publiceret på Økonomiforvaltningens budgethjemmeside, er markeret med en stjerne (*) efter titlen.

- TM1. Genopretning af infrastruktur - Forhindring af yderligere nedslidning
- TM8. Bedre tilgængelighed for færdselshandicappede
- TM9d. Bedre forhold for cyklister - Reduktion af regnvand på cykelstier
- TM9g. Bedre forhold for cyklister - Nørregadekorridoren
- TM9h. Bedre forhold for cyklister - Sikkerhed og tryghed
- TM9i. Bedre forhold for cyklister - Flere cykelparkeringspladser
- TM10. Følgeanlæg til ny cykel- og gangbro ved Vester Voldgade
- TM15. Forundersøgelse: Bedre forhold for turistbusser
- TM24a. Flere træer til København (Cover)
- TM24b. Partnerskabs-træer ifm. skybrudshåndtering på private fællesveje og private grønne arealer
- TM24c. Ikoniske skolegårdstræer og miniskove til børnehaver og vuggestuer
- TM24d. Flere træer i Vanløse
- TM24e. Flere træer i Bispebjerg
- TM24f. Flere træer i Brønshøj-Husum
- TM24g. Flere træer på Østerbro
- TM24h. Flere træer på Nørrebro
- TM24i. Flere træer i Amager Øst
- TM24j. Flere træer i Amager Vest
- TM24k. Flere træer på Vesterbro/Kgs. Enghave
- TM24l. Flere træer i Valby
- TM24m. Flere træer i Indre By
- TM26. Medfinansiering af nye tiltag i Naturpark Amager
- TM29d. KBH 2025 Klimaplanen - Dybdegående energirenoveringer i den almene boligsektor
- TM30a. Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi - Etablering af to nye vejforbindelser og en busvejsforbindelse i Tingbjerg-Husum
- TM30d. Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi - Forbedrede cykelforhold i det nordlige og østlige Tingbjerg
- TM30e. Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi - Tryghedsskabende tiltag i form af belysning
- TM33. Grundkapitalmidler til flere almene ungdomsboliger
- TM40. Bevillingsbortfald: Fritagelse for erhvervsgebyrer
- TM45. Udvidelse af Dybbølsbro
- TM46. DUT-sag - Overførsel af VVM-kompetencen ved råstof tilladelser (Råstofloven)
- TM47. Drift og vedligehold af Nordhavnsvej
- TM48. Bevillingsbortfald. Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på metrobyggepladser
- TM49. Bevillingsbortfald: Den bemandede legeplads ByOasen i De Gamles By
- TM50. Bevillingsbortfald: Manglende afledt drift og tilpasning af service på Ny Nørreport og Israels Plads

- TM51. Smarte investeringer i kernevelfærd – Finansiering af fire projekter *
- TM51a. Smarte investeringer i kernevelfærd - Optimering samt digitalisering af sagsbehandling vedr. almene nybyggeri- og renoveringssager *
- TM51b. Smarte investeringer i kernevelfærd - Bedre styring af værkstedsaftaler *
- TM51c Smarte investeringer i kernevelfærd - Lokalplaner og projektorganisering *
- TM57. Markant løft af offentlige toiletter
- TM62. DUT-sag - Erhvervsrettet sagsbehandling
- TM69. Ubegrænset antal erhvervslicenser til parkering
- TM73. Etablering af skøjtebane i Enghaveparken
- TM74. Bedre bademuligheder for kørestolsbrugere i Amager Strandpark
- TM112. Sommerrenholdsteam med ungarbejdere
- TM120. Nedsættelse af erhvervsafgifter *
- TM123. Styrkelse af kontrolarbejdet med overholdelse af boligreguleringsloven
- TM155. Motionsredskaber ved løberuten langs Søerne
- TM167. Beboerhave i Havneparken på Islands Brygge
- TM188. Blomsterløg i midter- og siderabatterne på byens boulevarder og indfaldsveje
- TM195. Blomsterkummer ved Nørreport Station og på Højbro Plads
- TM197. Nye parkeringspladser i gul zone ved etablering af skråparkering uden omlægning af kantsten
- F1f. Grundkapitalmidler til kompenserende alment nybyggeri ved anvisning af flygtninge til almene boliger
- F1g. Implementering af aftale om boliger målrettet flygtninge
- ØK3. Forlængelse af linje 9A til Margretheholm og Refshaleøen
- ØK9. Tilpasning af det strategiske busnet til Cityringen
- ØK SP54. Ny linjeføring for buslinje 14 mellem Ryparken og Trianglen

De følgende budgetnotater vedrører Teknik- og Miljøudvalgets udfordringer som følge af, at en række af Teknik- og Miljøforvaltningens budgetnotater om tiltag og hensigtserklæringer fra tidligere aftaler ikke blev håndteret i budgetaftalen. De budgetnotater, der ikke har været publiceret på Økonomiforvaltningens budgethjemmeside, er markeret med en stjerne (*) efter titlen.

- TM3. Manglende afledt drift til gul parkeringszone *
- TM5. Åbning af flere kommunale parkeringspladser *
- TM41. Kunstgræsbane ved Hekla Park *
- TM52. Afledt indtægtstab ifm. nedlæggelse af parkeringspladser *
- TM75. Omdannelse af 40 bilparkeringspladser i Middelalderbyen - Levende, grønne byrum og cykelparkering
- TMxx. Underjordisk parkeringsanlæg på Strandboulevarden ved Randersgade *
- TMxx. Nordvestpassagen *



TMI Genopretning af infrastruktur – Forhindring af yderligere nedslidning

31. august 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

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

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

Indhold

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

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

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

Helhedsgenopretning

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

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

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

1. Helhedsgenopretning med etårig planlægningshorisont

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

2. Helhedsgenopretning med firårig planlægningshorisont

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

1. Helhedsgenopretning udført ved nye samarbejdsmodeller

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

2. Helhedsgenopretningsprojekter, der skal samtænkes med andre projekter, berunder skybrud

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

3. Anlægsprojekter til udførelse i 2017

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

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

Begge scenarier indeholder fremkommelighedstiltag og tilvalg med begrønning.

Fremkommelighedstiltag

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

Tilvalg: Begrønning

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

Tilvalg: Cykelforbedringer

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

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

Overordnede målsætninger og effekter

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

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

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

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

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

Økonomi

1. Helhedsgenopretning med etårig planlægningshorisont

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

Tilvalg. Begrønning

Tilvalget med begrønning har estimerende anlægsomkostninger på i alt 13,0 mio. kr. i 2017. Med begrønning bliver de samlede anlægsomkostninger 157,0 mio. kr. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,3 mio. kr. årligt fra 2018 og frem.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

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

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

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

2. Helhedsgenopretning med firårig planlægningshorisont

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

Tilvalg: Begrønning

Tilvalget med begrønning har estimerende anlægsomkostninger på i alt 54,0 mio. kr. i perioden 2017-2020. Med begrønning bliver de samlede anlægsomkostninger 609,0 mio. kr. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsmidler på 0,4 mio. kr. i 2018, 1,4 mio. kr. i 2019, 3,4 mio. kr. i 2020 og 5,4 mio. kr. årligt fra 2021 og frem.

Tabel 3. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2017-2020	Begrønning	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2021
Scenarie 2. Helhedsgenopretning med firårig planlægningshorisont	584.000	54.000	5.400
1. Helhedsgenopretning udført ved nye samarbejdsmodeller			
1. Amager Boulevard (Langebrogade-Amager Fælledvej)	27.000	2.500	250
2. Vesterbrogade (Trommesalen-Kommunegrænsen)	47.000	4.000	400
3. H.C. Andersens Boulevard/Nørre Voldgade/Jarmers Plads	44.500	4.000	400
4. Frederikssundsvej (Bellahøj-Kommunegrænsen)	78.000	7.000	700
5. Tuborgvej (Frederiksborgvej-Kommunegrænsen)	52.000	5.000	500
6. Englandsvej	56.500	5.000	500
7. Ved Vesterport	12.000	1.000	100
8. Østerbrogade (Øster Søgade-Jagtvej)	40.000	4.000	400
9. Vigerslev Allé (Vigerslevvej-Carlsberg Viadukten)	53.000	5.000	500
10. Christiansborg Slotsplads/Havnegade/Holmens Kanal/Børsgade/Slotsholmegade	33.000	3.000	300
11. Røvsingsgade	19.000	2.000	100
2. Helhedsgenopretningsprojekter der skal samtænkes med andre projekter, herunder skybrud			
1. Tagensvej (Nørre Allé-Lygten)	52.000	5.000	500
2. Tomsgårdsvej	29.000	3.000	300
3. Anlægsprojekter til udførelse i 2017			
1. Utterslevvej/Rådvaldvej	26.000	2.500	250
2. Frue Plads	15.000	1.000	100
Alternative strækninger¹⁾	106.500	9.300	930
1. Ålholmvej og Ålholm Plads	22.500	2.000	200
2. Magstræde og Snaregade	5.000		
3. Vigerslevvej (Hanstedsvej-Vigerslev Allé)	26.000	2.500	250
4. Universitetsparken	10.000	800	80
5. Kalvebod Brygge	43.000	4.000	400

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

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

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

Risikovurdering

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

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

I budgetteringen er forudsat, at det kun er de nedslidte dele af vejafvandingen, cykelstierne, fortovene og signalanlæggene på strækningerne, der genoprettes. Der er således ikke budgetteret med en fuldkommen genopretning af alle elementer, men med en andel, der svarer til det gennemsnitlige genopretningsbehov for de respektive vejelementer. Størrelsen er baseret på de erfaringer, som Teknik- og Miljøforvaltningen har oparbejdet i forbindelse med genopretning af vejområdet. Der er budgetteret med afvigelser i mængderne af genopretningstrængende vejelementer.

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

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

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Scenario 1. Helhedsgenopretning med etårig planlægningshorisont

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

Tabel 4. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/1)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlæg</i>								
- Projektering		21.000					21.000	21.000*
- Anlæg		125.000					125.000	125.000*
- Tilvalg, Begrønning		13.000					13.000	13.000*
Anlægsudgifter i alt		159.000					159.000	159.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
<i>Tilvalg, Begrønning</i>								
- Pleje af træer			1.300	1.300	1.300	1.300	5.200	5.200
Afledte serviceudgifter i alt			1.300	1.300	1.300	1.300	5.200	5.200

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

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

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

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

Tabel 5. Tidsangivelse

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

Scenario 2. Helhedsgenopretning med firårig planlægningshorisont

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

Tabel 6. Anlægsudgifter

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

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

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

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

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

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

Tabel 7. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

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

Tabel 8. Tidligere afsatte midler på området

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

Henvisninger

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

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/831_zlBxZ1YrFV.pdf

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

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

Bilag

Bilag 1. Prioriteringsværktøj for genopretning af kørebaner

PRIORITERINGSVÆRKTØJ FOR GENOPRETNING AF KØREBANER

JUNI 2016



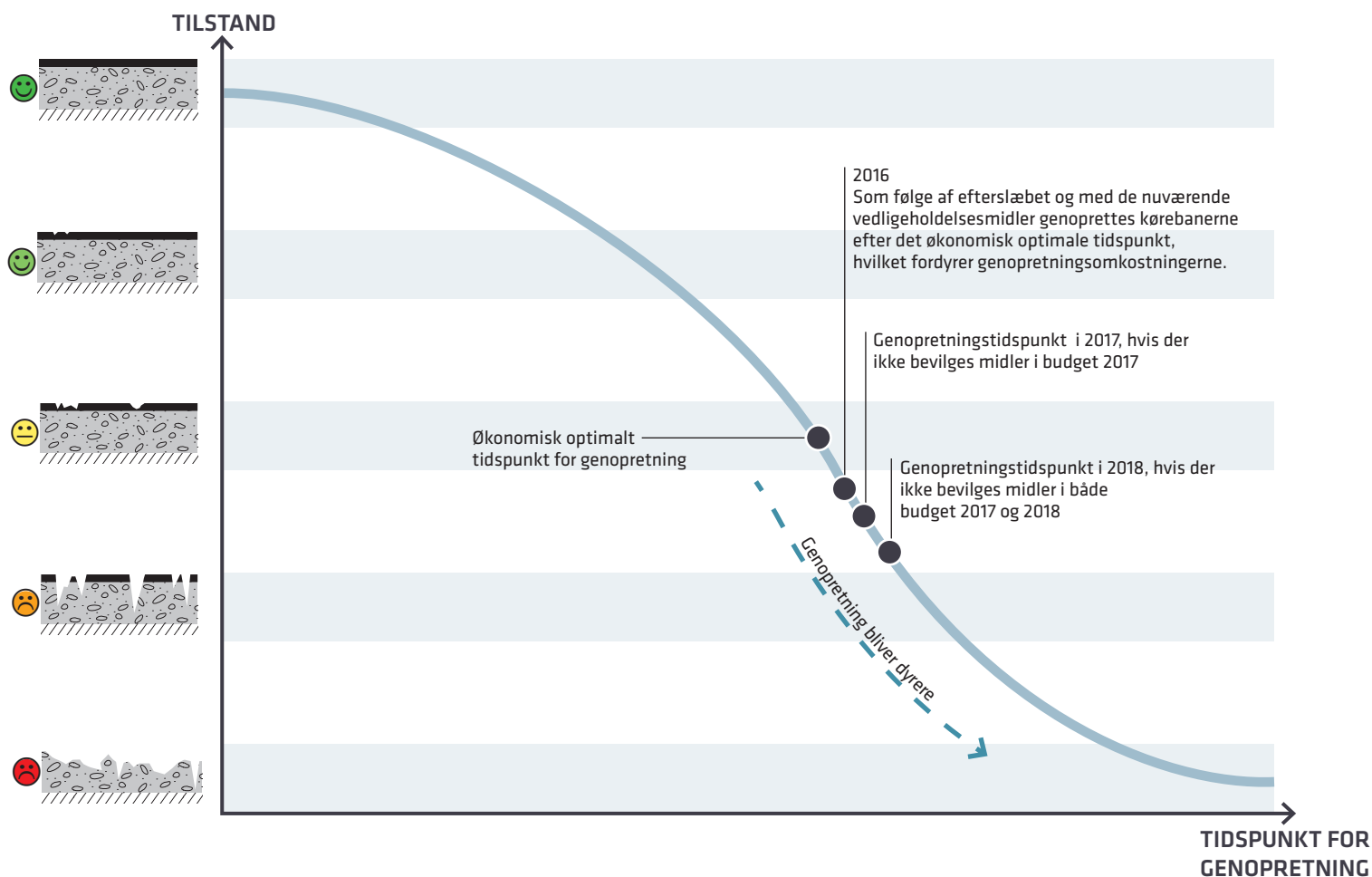
BAGGRUNDEN FOR PRIORITERINGSVÆRKTØJET

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

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

DÅRLIGERE TILSTAND → DYRERE GENOPRETNING

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



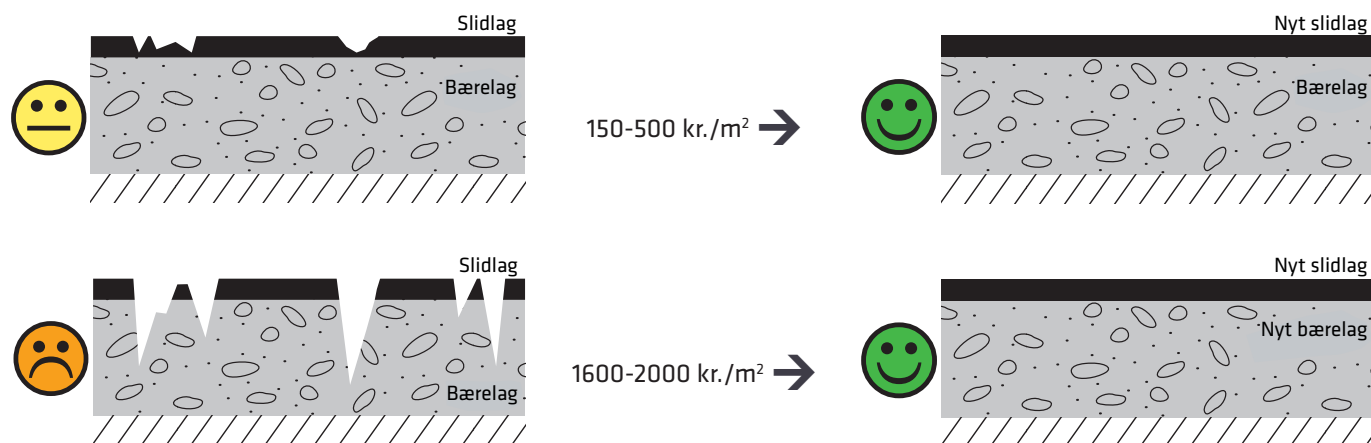
Det økonomisk optimale tidspunkt er ikke en eksakt dato men et tidsmæssigt interval på 1-2 år. Dette giver mulighed for koordinering med andre anlægsaktiviteter, uden at der sker en accelereret skadeudvikling, som fordyrer genopretningen.

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

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

SÅ DYRT ER DET AT GENOPRETTE FOR SENT

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



ØVRIGE KONSEKVENSER VED IKKE AT GENOPRETTE RETTIDIGT

Fremkommelighed

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

Sikkerhed

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

Komfort

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





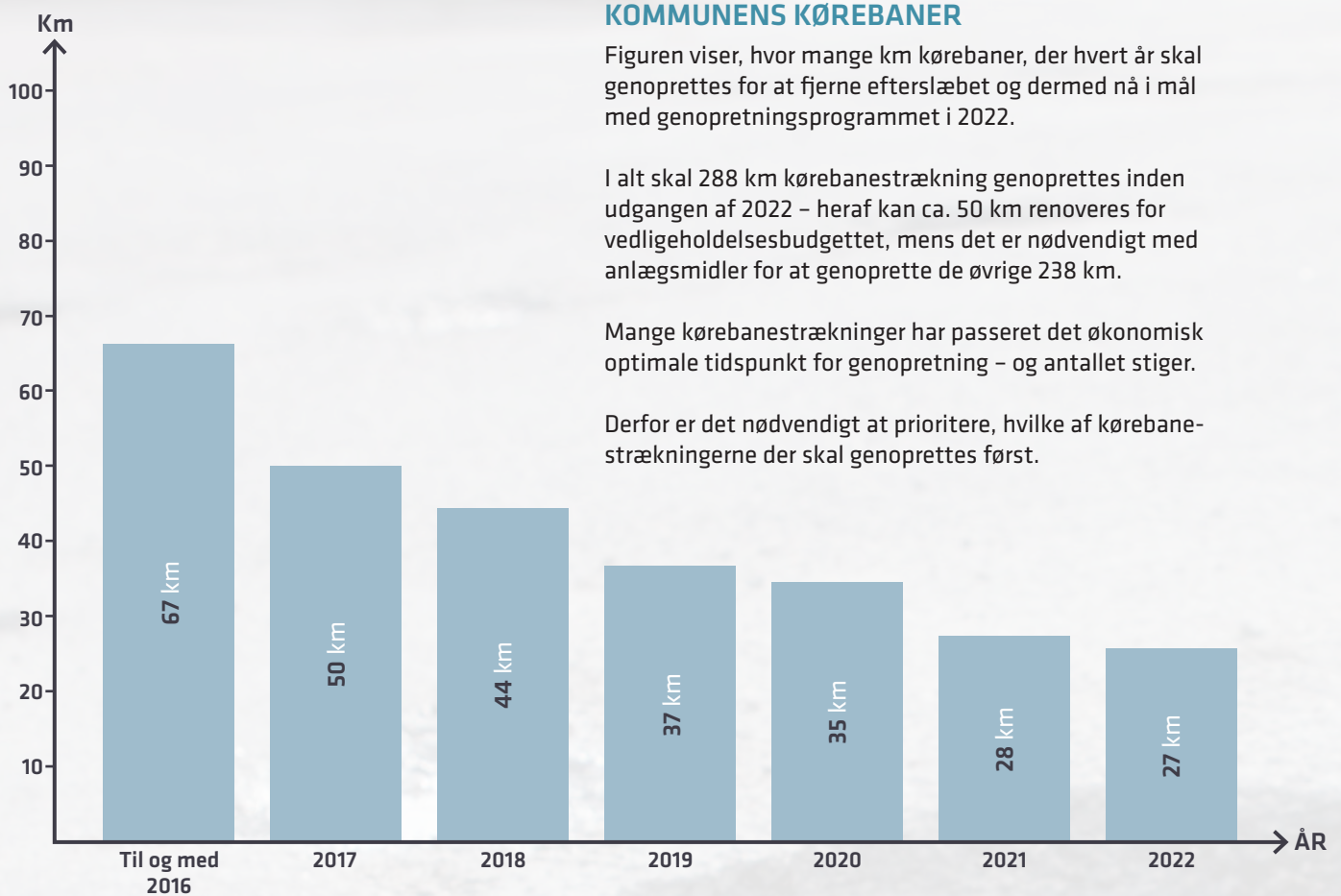
OPTIMALT GENOPRETNINGSTIDSPUNKT FOR KOMMUNENS KØREBANER

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

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

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

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



PRIORITERINGSMODEL (figurene er illustrative)



Københavns Kommunes vejnet

TRIN 1 - Teknisk vurdering

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



Genopretningstrængende vejstrækninger

TRIN 2 - Koordinering

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

Eksempel:

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



Genopretningstrængende vejstrækninger efter koordinering

TRIN 3 - Prioritering

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

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

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

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



Genopretningstrængende vejstrækninger i prioriteret rækkefølge

PRIORITERING AF KØREBANESTRÆKNINGER

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

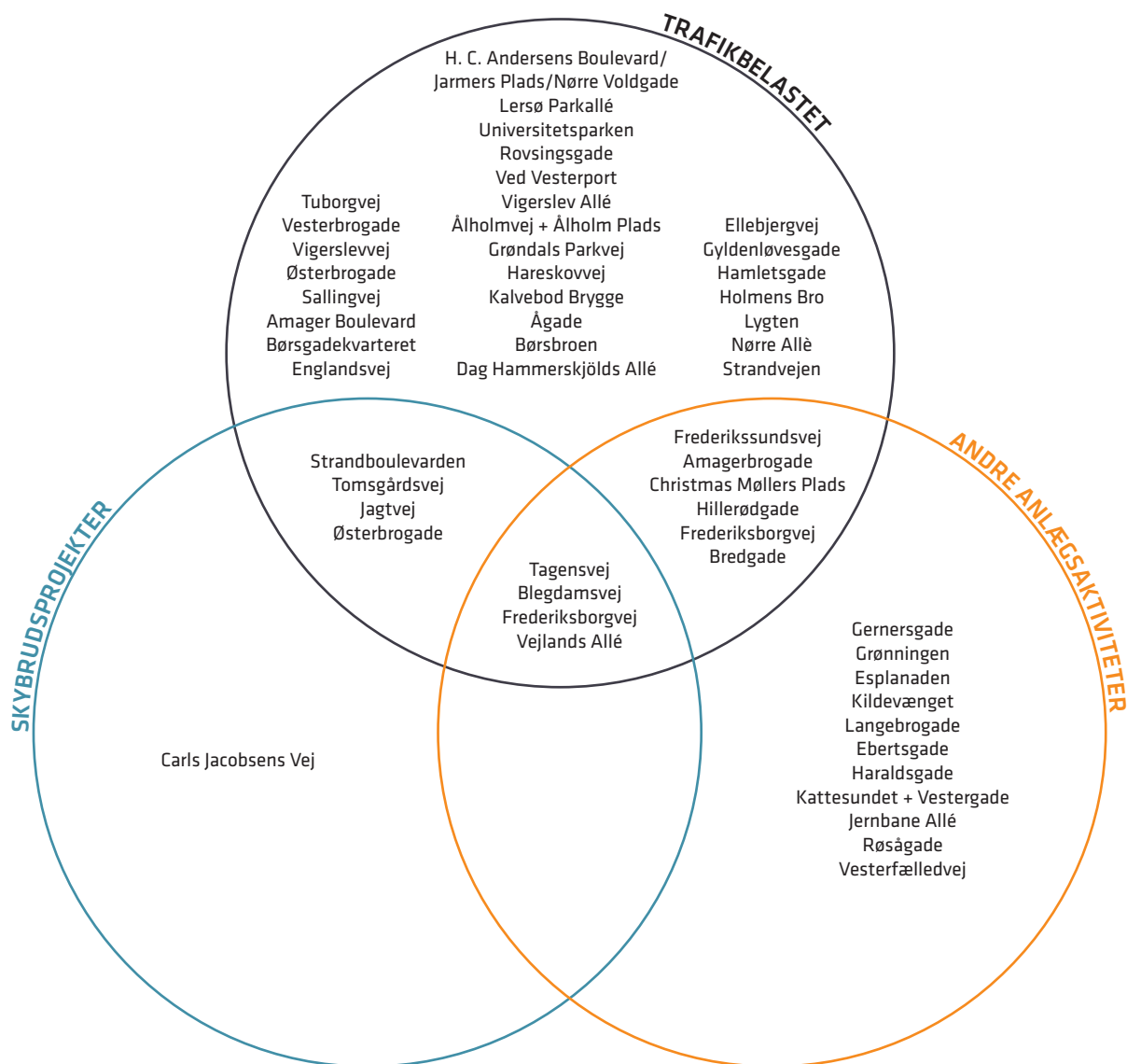
Af hensyn til fremkommelig er det hensigtsmæssigt at genoprette kørebaner flere steder i byen frem for koncentreret i en bydel.

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

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

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

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



PRIORITERINGSMODELLEN ER IKKE STATISK

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

FORVALTNINGENS TILGANG TIL PRIORITERING

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

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

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

**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

BYENS FYSIK
Udvikling af Anlægsprogrammer

Foto Ursula Bach, Københavns Kommune
Layout TMF Byens Fysik





TM8 Bedre tilgængelighed for færdselshandicappede

10. juni 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

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

Indhold

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

1. Kortlægning af tilgængeligheden i alle bydele

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

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

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

De konkrete tiltag i Ørestad forventes at være:

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

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

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

Overordnede målsætninger og afledte effekter

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

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

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

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

Økonomi

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

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

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

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

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

Risikovurdering

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

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

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

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

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

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

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

1. Kortlægning af tilgængeligheden i alle bydele

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

Tabel 4. Tidsangivelse, Kortlægning

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

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

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

Tabel 5. Tidsangivelse, Ørestad

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TM9d Bedre forhold for cyklister – Reduktion af regnvand på cykelstier

12. august 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

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

Indhold

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Overordnede målsætninger og effekter

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

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

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

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

Økonomi

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

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

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

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

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

Risikovurdering

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

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

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

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

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

1. Øget brøndsugning

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

Tabel 4. Tidsangivelse

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

2. Renovering af defekte vejbrønde

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

Tabel 5. Tidsangivelse

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

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

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

Tabel 6. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

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

Tabel 7. Tidligere afsatte midler på området

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



TM9g Bedre forhold for cyklister – Nørregadekorridoren



Baggrund

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

Indhold

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

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

Forvaltningen foreslår følgende trafikale optimeringer på Vendersgade:

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

8. september 2016

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Indre by

Lokalitet/Adresse
Vendersgade og Nørregade

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

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

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

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

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

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

Overordnede målsætninger og effekter

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

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

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

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

Økonomi

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

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

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

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

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

Risikovurdering

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

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

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

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

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

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

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

Tabel 3. Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltalseffekt

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

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

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

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

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

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

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

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

Henvisninger

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

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

Nørregadekorridoren (Cykeloptimeringsplan Nørregade).

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



TM9h Bedre forhold for cyklister – Sikkerhed og tryghed

10. juni 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

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

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

Indhold

Der foreslås følgende initiativer:

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

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

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

Overordnede målsætninger og effekter

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

Table 1. Overview of activities and derived effect

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

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

Økonomi

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

Projekterne forventes endeligt ibrugtaget medio 2020.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

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

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

Følgende projekter forventes at have parkeringskonsekvenser:

7. Cykelsti på Vesterfælledvej

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

9. Grøn Cykelrute – Carlsberggruten

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

Følgende projekter kan eventuelt medføre parkeringskonsekvenser:

2. Indsatser for Sikre Skoleveje

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

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

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

For de øvrige projekter er der ingen parkeringskonsekvenser.

Risikovurdering

Følgende projekter vurderes at være relativt ukomplicerede:

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

Følgende projekter vurderes at være komplicerede:

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

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

Følgende projekter vurderes at være meget komplicerede:

- 6. Cykelstueindvidelser

For uddybende risikobeskrivelser, se bilag 1.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

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

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

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

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

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

Tidsangivelse er angivet for hver enkelt indsats nedenfor.

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

Tabel 4. Tidsangivelse

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

2. Indsatser for Sikre Skoleveje

Projektet forventes igangsat i maj 2018 og ibrugtaget oktober 2019.

Tabel 5. Tidsangivelse

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

3. Information og undervisning for nye cyklister

Projektet forventes igangsat i november 2017 og ibrugtaget juni 2019.

Tabel 6. Tidsangivelse

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

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

Projektet forventes igangsat i marts 2018 og ibrugtaget juni 2019.

Tabel 7. Tidsangivelse

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

5. Skiltning af det eksisterende Grønne Cykelrutenet

Projektet forventes igangsat i marts 2018 og ibrugtaget oktober 2018.

Tabel 8. Tidsangivelse

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

6. Cykelstiudvidelse

Projektet forventes igangsat i maj 2019 og ibrugtaget september 2019.

Tabel 9. Tidsangivelse

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

7. Cykelsti på Vesterfælledvej

Projektet forventes igangsat i oktober 2018 og ibrugtaget maj 2019.

Tabel 10. Tidsangivelse

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

8. Grønne Cykelruter, udbedring af missing links

Projektet forventes igangsat i oktober 2018 og ibrugtaget maj 2019.

Tabel 11. Tidsangivelse

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

9. Grøn Cykelrute – Carlsberggruten

Projektet forventes igangsat i maj 2019 og ibrugtaget maj 2020.

Tabel 12. Tidsangivelse

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

10. Grøn Cykelrute – Havneringruten

Projektet forventes igangsat i september 2018 og ibrugtaget september 2019.

Tabel 13. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

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

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

Tabel 14. Tidligere afsatte midler på området

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

Bilag

Bilag 1. Uddybende beskrivelse af de enkelte indsatser

Bilag I. Uddybende beskrivelser af de enkelte indsatser

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

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

Estimeret budget

Kortlægning: 0,5 mio. kr.

Parkeringskonsekvenser: Ingen

2. Indsatser for Sikre Skoleveje

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

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

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

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

3. Information og undervisning for nye cyklister

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

Estimeret budget

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

Parkeringskonsekvenser: Ingen

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

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

Estimeret anlægsbudget

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

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

5. Skiltning af det eksisterende Grønne Cykelrutenet

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

Estimeret anlægsbudget

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

Parkeringskonsekvenser: Ingen

6. Cykelstiudvidelser

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

Estimeret anlægsbudget

Udvidelse af cykelsti: 10,0 mio. kr.

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

7. Cykelsti på Vesterfælledvej

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

Estimeret anlægsbudget

Anlæg af cykelsti: 6,0 mio. kr.

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

8. Grønne Cykelruter, udbedring af missing links

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

Estimeret anlægsbudget

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

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

I alt: 10,0 mio. kr.

Parkeringskonsekvenser: Ingen

9. Grøn Cykelrute, Carlsbergstruten

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

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

Estimeret anlægsbudget

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

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

10. Grøn Cykelrute, Havneringruten

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

Estimeret anlægsbudget

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

Parkeringskonsekvenser: Ingen



TM9i Bedre forhold for cyklister - Flere cykelparkeringspladser

7. september 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

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

Indhold

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

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

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

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

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

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

Overordnede målsætninger og effekter

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

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

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Valby Station, samarbejde med DSB	- Øget tilfredshed med cykelparkering ved stationer. - Samarbejde med DSB, som kan udløse øget finansiering til optimering af cykelparkering ved stationer i hele København.
2. Supplerende cykelparkering i nærområdet til de kommende stationer på Metro Cityringen	- Øget tilfredshed med cykelparkering ved stationer. - Bedre fremkommelighed for gående. - Udvikling af nye integrerede løsninger, der kombinerer cykelparkering, begrønning og byliv.
3. Intensiveret dialog/partnerskaber med private aktører om cykelparkering	- Øget tilfredshed med cykelparkering ved indkøb. - Bedre fremkommelighed for gående og bilister. - Forberedelse til en permanent løsning til glæde for byliv, fodgængere og cyklister. - Udvikling og test af nye typer af løsninger til gavn for byrum, cyklister og fodgængere på sigt. - Best practice-katalog for integreret cykelparkering i nybyggeri.
4. Foranalyse af cykelparkeringsanlæg i konstruktion ved vigtige adgangspunkter i Indre By	- Forberedelse til løsninger i konstruktion ved centrale byrum i det centrale København, hvor interesserne for udnyttelse af byrummet er mange og divergerende.
5. Pulje til at imødekomme lokale ønsker til cykelparkering	- Udnyttelse af lokal viden om cykelparkeringsbehov til at tilgodese byens behov. - Øget tilfredshed med cykelparkering. - Bedre fremkommelighed for gående og øvrige trafikanter. - Øget tilfredshed med cykelparkering ved kommunens egne bygninger. - Proaktiv dialog med lokale aktører om løsning af konkrete udfordringer.
6. Intensiveret bydækkende oprydning	- Frigjort kapacitet på op til 15 % i eksisterende stativer. - Øget tilfredshed med cykelparkering. - Bedre fremkommelighed for gående og øvrige trafikanter.
Beskæftigelseseffekt (25,0 mio. kr.)	30,0 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 25,0 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2017 og 2018, 0,2 mio. kr. i 2019 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende frem til 2020.

Table 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	Anlæg 2017-2020	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2020
Flere cykelparkeringspladser	25.000	340
<i>1. Valby Station, samarbejde med DSB</i>	<i>10.000</i>	<i>100</i>
<i>2. Supplerende cykelparkering i nærområdet til de kommende stationer på Metro Cityringen</i>	<i>4.000</i>	<i>100</i>
<i>3. Intensiveret dialog/partnerskaber med private aktører om cykelparkering</i>	<i>3.100</i>	<i>50</i>
<i>4. Foranalyse af cykelparkeringsanlæg i konstruktion i Indre By</i>	<i>1.000</i>	
<i>5. Pulje til at imødekomme lokale ønsker om cykelparkering</i>	<i>4.000</i>	<i>90</i>
<i>6. Intensiveret bydækkende oprydning</i>	<i>2.900</i>	

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

Risikovurdering

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

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

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 25,0 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt i 2017 og 2018, 0,2 mio. kr. i 2019 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2020 og frem til vedligehold af nye cykelstativer samt fortsat oprydning og håndtering af herreløse cykler.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>1. Valby Station, samarbejde med DSB</i>							
- Projektering		1.000	1.000			2.000	2.000*
- Udførelse			4.000	4.000		8.000	
<i>2. Supplerende cykelparkering i nærområdet til de kommende stationer på Metro Cityringen</i>							
- Projektering		300	300	200		800	800*
- Udførelse			400	2.800		3.200	
<i>3. Intensiveret dialog/partnerskaber med private aktører om cykelparkering</i>							
- Projektering		1.200				1.200	1.200*
- Udførelse		1.000	900			1.900	500*
<i>4. Cykelparkeringsanlæg i konstruktion i Indre By (foranalyse)</i>							
- Projektering		1.000				1.000	1.000*
<i>5. Pulje til at imødekomme lokale ønsker om cykelparkering</i>							
- Projektering		200	200	200	200	800	800*
- Udførelse		800	800	800	800	3.200	3.200*
<i>6. Intensiveret bydækkende oprydning</i>							
- Udførelse		725	725	725	725	2.900	2.900*
Anlægsudgifter i alt		6.225	8.325	8.725	1.725	25.000	12.400*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
<i>1. Valby Station, samarbejde med DSB</i>							
- Vedligehold og drift			25	50	100	175	
<i>2. Supplerende cykelparkering i nærområdet til de kommende stationer på Metro Cityringen</i>							
- Vedligehold og drift			25	50	100	175	
<i>3. Intensiveret dialog/partnerskaber med private aktører om cykelparkering</i>							
- Vedligehold og drift		25	25	50	50	150	
<i>5. Pulje til at imødekomme lokale ønsker om cykelparkering</i>							
- Vedligehold og drift		10	40	70	90	210	
Afledte serviceudgifter i alt		25	115	220	340	700	

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

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

1. Valby Station, samarbejde med DSB

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

Tabel 4. Tidsangivelse

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

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

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

Tabel 5. Tidsangivelse

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

3. Intensiveret dialog/partnerskaber med eksterne aktører om cykelparkering

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

Tabel 6. Tidsangivelse

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

4. Cykelparkeringsanlæg i konstruktion i Indre By (foranalyse)

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

Tabel 7. Tidsangivelse

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

5. Pulje til at imødekomme lokale ønsker om cykelparkering

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

Tabel 8. Tidsangivelse

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

6. Intensiveret bydækkende oprydning

Projektet forventes gennemført i perioden januar 2017 til december 2020.

Tabel 9. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Projektet forventes igangsat	Januar 2017
Projektet forventes afsluttet	December 2020

Tidligere afsatte midler

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

Tabel 10. Tidligere afsatte midler

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

Bilag

Bilag 1. Uddybende beskrivelse af de enkelte indsatser



TM9i. Bilag I. Uddybende beskrivelser af indsatser

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

STATIONER

1. Valby Station, samarbejde med DSB

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

INDRE BY

3. Intensiveret dialog/partnerskaber med private aktører om cykelparkering

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

Task force for cykelparkering

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

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

Magasin og Lille Kongensgade

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

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

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

Udvikling af nye cykelparkeringsløsninger

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

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

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

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

Indsatsen indeholder:

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

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

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

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

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

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

Pladsernes forskellighed kombineret med manglende erfaring i København med sådanne anlæg kræver således en grundig forundersøgelse,

hvor pladernes beskaffenhed screenes og mulige anlægstekniske løsninger gennemgås. Helt konkret er der behov for at få afklaret følgende:

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

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

UDRULNING AF BYDÆKKENDE INDSATSER

5. Pulje til at imødekomme lokale ønsker om cykelparkering

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

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

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

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

6. Intensiveret bydækkende oprydning

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

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

Indsatsen indeholder:

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

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



TM10 Følgeanlæg til ny cykel- og gangbro ved Vester Voldgade

5. september 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Indre by, Amager Vest

Baggrund

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

Indhold

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

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

1. Krydsombygning, Langebrogade/Ved Langebro

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

2. Punktvise udvidelser, Islands Brygge

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

3. Cykelbaner/-stier, Ny Kongensgade

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

4. Cykelstier, Jarmers Plads

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

5. Forbedrede krydsninger, Islands Brygge-Artillerivej

Forbedringer af krydsningsmuligheder ved Thorshavnsgade og Klaksvigsgade.

6. Pulje til mindre forbedringer

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

7. Yderligere opgradering af cykelforbindelser på Islands Brygge

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

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

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

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

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

Overordnede målsætninger og effekter

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

Table 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

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

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

Økonomi

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

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

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

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

Risikovurdering

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

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

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

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

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

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

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

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

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

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

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

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

Henvisninger

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

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

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

<http://www.kk.dk/indhold/borgerrepraesentationens-modemateriale/26112015/edoc-agenda/20815ce7-9f15-4e9f-80fa-2edbc9b09b76/eeacbd44-7cdf-4c9e-862e-b933c0762cec>

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

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



TMI5 Forundersøgelse: Bedre forhold for turistbusser

10. juni 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

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

Indhold

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

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

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

De følgende lokaliteter ønskes undersøgt:

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

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

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

Overordnede målsætninger og effekter

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

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

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

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

Økonomi

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

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

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

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

Risikovurdering

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

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

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

Tabel 3. Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/1)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Forundersøgelse		500				500	500*
Anlægsudgifter i alt		500				500	500*

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

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TM24a Flere træer til København (Cover)



Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog den 26. maj 2016 en ny træpolitik for Københavns Kommune, der bl.a. indeholder mål om, at der skal plantes flere træer i København. Den 24. august 2015 vedtog Teknik- og Miljøudvalget en målsætning om at plante 100.000 nye træer over en tiårig periode. Udvalget godkendte den 30. maj 2016 en handlingsplan for realiseringen af målet om 100.000 flere træer. Som led i realiseringen af planen for de 100.000 træer vil forvaltningen udarbejde treårige prioriteringsplaner med konkrete forslag til træplantninger. Både træpolitikken om målet om 100.000 flere træer understøtter målet i Fællesskab København om, at 75 % af københavnere i 2025 oplever København som en grøn by.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet i alt 13 budgetnotater, der indeholder konkrete forslag til udmøntning af Københavns Kommunes træpolitik og handlingsplanen for de 100.000 træer. Forslagene udgør første led i realiseringen af planen for de 100.000 træer og skal sikre, at der allerede i 2017 plantes nye træer. Budgetnotaterne indeholder dels forslag til hvor der kan plantes flere træer i hver af Københavns 10 bydele og dels to tværgående forslag til plantning af hhv. partnerskabstræer i forbindelse med skybrudshåndtering på private fællesveje samt ikoniske skolegårdstræer og miniskove til børnehaver og vuggestuer. Endvidere indeholder budgetnotaterne et forslag til kortlægning af byens træer.

Økonomi

Projekterne har estimerede anlægsudgifter på i alt 42,9 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojekterne tilføres afledte driftsudgifter på samlet 2,4 mio. kr. årligt ved fuld indfasning i 2018. Den overordnede økonomi for de 13 budgetnotater fremgår af tabel 1.

Tabel 1. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	Antal træer, der plantes (brutto*)	Anlæg 2017-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfas- ning
Partnerskabstræer ifm. skybrudshåndtering på private fællesveje	300-400**	2.000	0
Ikoniske skolegårdstræer og miniskove til børnehaver og vuggestuer <i>(15 ikoniske skolegårdstræer og 50 miniskove)</i>	515-615**	1.712	90
Flere træer i Vanløse <i>(270 parktræer og 75 gadetræer)</i>	345	5.832	420
Flere træer i Bispebjerg <i>(240 parktræer, 20 gadetræer samt partnerskabstræer)</i>	275- 290**	3.831	281
Flere træer i Brønshøj-Husum <i>(250 parktræer)</i>	250	1.295	201
Flere træer på Østerbro <i>(201 parktræer og 55 gadetræer)</i>	256	4.324	311
Flere træer på Nørrebro <i>(55 parktræer og 30 skovtræer)</i>	85	595	56
Flere træer i Amager Øst <i>(310 parktræer og 50 gadetræer)</i>	360	8.507	410
Flere træer i Amager Vest <i>(190 byskovtræer, 30-60 partnerskabstræer og 50 parktræer)</i>	270-300**	1.316	51
Flere træer på Vesterbro/Kgs. Enghave <i>(60 gadetræer)</i>	60	5.136	120
Flere træer i Valby <i>(200 parktræer, 30-60 partnerskabstræer og 15 gadetræer)</i>	245-275**	2.782	50
Flere træer i Indre By <i>(20 parktræer)</i>	65	4.044	110
Kortlægning af træer	-	1.500	300
I alt	3.026-3.301**	42.874	2.400

* Det er bruttotilførslen af træer, der er opgjort, da det ikke er muligt at angive nettotilførslen, idet der løbende fjernes træer, der f.eks. er døde, syge, udsat for hærværk eller i forbindelse med en foryngelse af den eksisterende beplantning.

** Der er i budgetnotaterne om partnerskabstræer angivet et spænd i antallet af træer, da der ved partnerskabstræer afsættes en pulje af midler til partnerskabstræer – og ikke et eksakt antal træer.



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

2. september 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

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

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

Indhold

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

Der ønskes derfor midler til følgende:

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

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

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

Overordnede målsætninger og effekter

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

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

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

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

Økonomi

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

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

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

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

Risikovurdering

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

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

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

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

Tabel 3. Anlægsudgifter

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

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

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

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

I budget 2016 blev der afsat midler til partnerskabstræer.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

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

Henvisninger

Københavns Kommunes træpolitik 2016-2025.

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

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

<http://www.kk.dk/indhold/teknik-og-milj%C3%B8udvalgets-m%C3%B8demateriale/30052016/edoc-agenda/5f55a751-a3df-489d-9dc0-0e4f5cdfe548/31cff922-7192-4d8d-8cf2-5fcc0b546159>



TM24c Ikoniske skolegårds træer og miniskove til børnehaver og vuggestuer

10. juni 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

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

Dette budgetnotat indeholder forslag til plantning af ikoniske træer i skolegårde og etablering af en række miniskove til børnehaver og vuggestuer.

Indhold

Byens institutioner og skoler rummer et stort potentiale for at plante flere træer i København og dermed skabe nye grønne byrum. Centralt placerede træer i skolegårde kan have en særlig identitetsskabende og ikonisk betydning for en skole. Udover at træet kan have en række nyttige funktioner som f.eks. at skabe læ og skygge, så kan de ikoniske træer i skolegårde fungerer som naturlige samlingspunkter for skolens elever.

Størstedelen af Københavns Kommunes børnehaver har på grund af deres placering ikke daglig adgang til skov og grønne områder. Der er derfor et stort behov for at skabe nye grønne åndehuller i forbindelse med institutionerne. Træerne i skolegårde, børnehaver og vuggestuer vil give børnene mulighed for at opleve årstidernes skiften, skabe rum for leg og læring samt sikre børn adgang til grønt i hverdagen.

Budgetnotat indeholder derfor to forslag til, at der plantes nye ikoniske træer i udvalgte skolegårde i København, og at der plantes miniskove på udvalgte børnehavers udearealer. Forslagene kan gennemføres uafhængigt af hinanden og er udarbejdet i samarbejde med Børne- og Ungeforvaltningen.

1. Ikoniske skolegårdstræer

Der udvælges 15 skoler, hvor der er plads til at plante et ikonisk skolegårdstræ. Projektet indebærer plantning af 15 ikoniske træer, som hver koster 5.000 kr.

2. Miniskove til børnehaver og vuggestuer

Der udvælges 50 børnehaver og vuggestuer, hvor der er mulighed for at etablere en miniskov. Hver miniskov består af 10-12 små træer. Projektet indebærer plantning af ca. 50 miniskove, som hver koster 15.000 kr.

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

Overordnede målsætninger og effekter

De to delaktiviteter understøtter princippet fra Københavns Kommunes træpolitik om, at der skal plantes flere træer i København, samt Teknik- og Miljøudvalgets målsætning om at plante 100.000 nye træer over en tiårig periode. De to delaktiviteter vil samlet set bidrage til, at København opleves som en grønnere by.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Ikoniske skolegårdstræer	- Generel forskønnelse af skolegårdene og ny identitet til skolegårdene. - Øget kendskab, forståelse og tilknytning til naturen blandt københavnske skolebørn. - Flere af byens skolegårde har offentlig adgang og træerne vil mange steder komme alle byens borgere til gode og bidrage til, at København opleves som en grøn by.
2. Miniskove til børnehaver og vuggestuer	- Sikret adgang til grønt for børn i børnehaver og vuggestuer. - Øget kendskab, forståelse og tilknytning til naturen for københavnske institutionsbørn samt rum for leg og læring.
Beskæftigelseseffekt (1,7 mio. kr.)	2,1 årsværk

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

Økonomi

Projektet har en estimerede anlægsudgifter på i alt 1,7 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter 0,05 mio. kr. i 2017 og 0,09 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til pleje af træerne. Projektet forventes ibrugtaget løbende frem til december 2018.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2017-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Ikoniske skolegårdstræer og miniskove til børnehaver og vuggestuer	1.712	90
1. Ikoniske skolegårdstræer	856	30
2. Miniskove til børnehaver og vuggestuer	856	60

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

Risikovurdering

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

Delaktiviteternes anlægsperiode kan dog afvige fra den angivne tidsplan, hvis der i samme periode skal plantes mange træer i de øvrige bydele, hvorfor det anbefales, at træplantningerne koordineres på tværs af bydelene. Derudover kan antallet af træplantninger afvige fra det angivne antal i budgetnotatet på grund af usikkerhed omkring jordbunds- og ledningsforhold i de specifikke anlægsprojekter.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,7 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2017 og 0,09 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til pleje af træerne.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/1)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>1. Ikoniske skolegårdstræer</i>							
- Projektledelse		28	28			56	56*
- Udførelse		400	400			800	800*
<i>2. Miniskove</i>							
- Projektledelse		28	28			56	56*
- Udførelse		400	400			800	800*
Anlægsudgifter i alt		856	856			1.712	1.712*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
<i>1. Ikoniske skolegårdstræer</i>							
- Pleje af træer		15	30	30	30	105	
<i>2. Miniskove</i>							
- Pleje af træer		30	60	60	60	210	
Afledte serviceudgifter i alt		45	90	90	90	315	

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

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

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Flere forvaltninger/udvalg

Bevillingen placeres under Børne- og Ungdomsudvalget.

Tabel 5. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

Udvalg <i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	Styrings- område	2016	2017	2018	2019	2020	I alt
Børne- og Ungdomsudvalget	Anlæg		856	856			1.712
Børne- og Ungdomsudvalget	Service		45	90	90	90	315
I alt			901	946	90	90	2.032

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisninger

Københavns Kommunes træpolitik 2016-2025.

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

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

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



TM24d Flere træer i Vanløse

10. juni 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Vanløse

Baggrund

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

Dette budgetnotat indeholder konkrete forslag i Vanløse i forhold til udmøntning af Københavns Kommunes træpolitik og handlingsplanen for de 100.000 træer.

Indhold

Vanløse er en af de bydele i København, der har mange træer, sammenlignet med andre bydele. De fleste træer findes imidlertid på private arealer, mens andelen af træer på de kommunale arealer er relativ lille. Det samlede kronedække for bydelen er 17 %, hvoraf kun 5 % er fra træer på kommunale arealer. Budgetnotatet indeholder derfor to forslag til delaktiviteter, hvor der med fordel kan plantes træer på kommunale arealer i Vanløse. Forslagene kan gennemføres uafhængigt af hinanden.

1. Flere træer i Vanløses parker og små grønne arealer

Bydelen har en række grønne arealer. Mange af disse arealer fungerer som vigtige grønne åndehuller i hverdagen. For at sikre en løbende udskiftning af træer og således fastholde den grønne kvalitet og dermed brugen af de grønne arealer, er der på flere af disse arealer behov for en opgradering af den eksisterende beplantning. Derfor foreslås følgende:

- 50 parktræer på Damhusengen og langs Damhussøen, der skal plantes som et supplement til den eksisterende beplantning.

- 100 parktræer i Krogebjergparken, der skal plantes som et supplement til den eksisterende beplantning.
- 20 parktræer i Rødkildeparken, som skal indplantes i det eksisterende skovbryn.
- 50 parktræer i Grøndalsparken, der skal plantes som et supplement til den eksisterende beplantning.
- 20 parktræer på Mor-Barn-Pladsen, der skal plantes som et supplement til den eksisterende beplantning.
- 10 parktræer (primært æbletræer) på græsarealet ved Hillerødgade.

2. Træer ved Grøndalscenteret

Grøndalscenteret i Vanløse har dagligt ca. 3.000 besøgende. En stadig stigende del af de besøgende benytter Grøndalscenteret udendørs fritidsfaciliteter. Der har ikke været mulighed for at fokusere på udvikling af beplantning til de nye udendørs faciliteter. Der kan derfor med fordel plantes et antal træer ved Grøndalscenteret, som dels kan øge kvaliteten i den udendørs beplantning og dels kan skabe vigtige grønne rammer for ophold, læ og skygge for de nye udendørs funktioner, som Grøndalscenteret tilbyder. Derfor foreslås følgende:

- 25 gadetræer etableret i den brede vejrabat langs Tomsgårdsvej.
- 50 gadetræer til træplantninger på parkeringsarealer og suppleret af eksisterende træerækker.
- 20 parktræer og blomstrende buske i forbindelse med eksisterende og kommende fritidsaktiviteter.

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

Overordnede målsætninger og effekter

De to delaktiviteter understøtter princippet fra Københavns Kommunes træpolitik om, at der skal plantes flere træer i København samt Teknik- og Miljøudvalgets målsætning om at plante 100.000 nye træer over en tiårig periode. Delaktiviteterne vil desuden understøtte målet i Fællesskab København om, at 75 % af københavnere i 2025 oplever København som en grøn by. De to delaktiviteter vil samlet set bidrage til, at københavnere vil opleve Vanløse som en grønnere bydel.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Flere træer i Vanløses parker og små grønne arealer	- Fastholdelse af den grønne kvalitet og dermed brugen af de grønne arealer i Vanløse.
2. Træer ved Grøndalscenteret	- Øget kvalitet i den udendørs beplantning. - Vigtige grønne rammer for ophold, læ og skygge for de nye udendørs funktioner.
Beskæftigelseseffekt (5,8 mio. kr.)	7,0 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 5,8 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,20 mio. kr. i 2017 og 0,42 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende frem til december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Flere træer til Vanløse	5.832	420
<i>1. Flere træer i Vanløses parker og små grønne arealer</i>	<i>1.605</i>	<i>250</i>
<i>2. Træer ved Grøndalscenteret</i>	<i>4.227</i>	<i>170</i>

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

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

Risikovurdering

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

Delaktiviteternes anlægsperiode kan dog afvige fra den angivne tidsplan, hvis der i samme periode skal plantes mange træer i de øvrige bydele, hvorfor det anbefales, at træplantningerne koordineres på tværs af bydelene. Derudover kan antallet af træplantninger afvige fra det angivne antal i budgetnotatet på grund af usikkerhed omkring jordbunds- og ledningsforhold i de specifikke anlægsprojekter.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,8 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,20 mio. kr. i 2017 og 0,42 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til drift og pleje af træerne.

Anlægs- og driftsudgifter er beregnet ud fra, at et gadetræ har en samlet anlægspris på 20.000-125.000 kr. og en plejepris pr. træ pr. år på 2.000 kr. Et parktræ har en samlet anlægspris på 1.000-20.000 kr. og en plejepris pr. træ år på 1.000 kr. Herudover er der beregnet 7 % af anlægsprisen til projektledelse.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>1. Flere træer i Vanløses parker og små grønne arealer</i>							
- Projektledelse		105				105	105*
- Udførelse		1.500				1.500	1.500*
<i>2. Træer ved Grøndalscenteret</i>							
- Projektledelse		277				277	277*
- Udførelse		3.950				3.950	3.950*
Anlægsudgifter i alt		5.832				5.832	5.832*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
<i>1. Flere træer i Vanløses parker og små grønne arealer</i>							
- Pleje af træer		125	250	250	250	875	
<i>2. Træer ved Grøndalscenteret</i>							
- Pleje af træer		70	170	170	170	580	
Afledte serviceudgifter i alt		195	420	420	420	1.455	

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

Projektet har synergieffekter med de øvrige "Flere træer"- projekter. Hvis kun ét af projekterne vedtages, vil effektiviseringstiltaget 'Længere planlægningshorisont' ikke kunne realiseres, hvorfor forvaltningen forventer en samlet effektivisering er på 2,8 %. Hvis alle projekterne vedtages, kan der derimod potentielt opnås en effektivisering på 4,8 %.

Projektet forventes fysisk igangsat fra januar 2017 og ibrugtaget løbende frem til december 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisninger

Københavns Kommunes træpolitik 2016-2025.

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

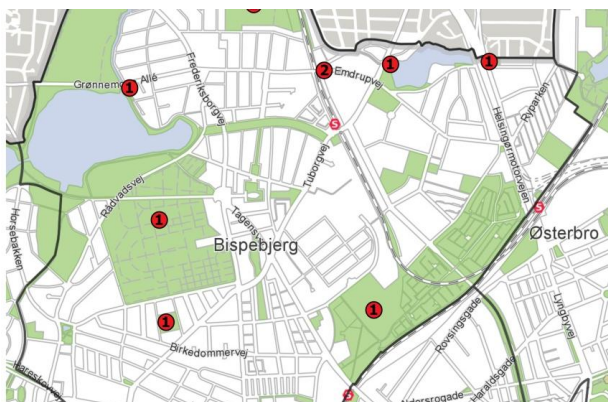
Plan for at plante 100.000 træer i København, Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016.

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



TM24e Flere træer i Bispebjerg

10. juni 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Bispebjerg

Baggrund

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

Dette budgetnotat indeholder konkrete forslag i Bispebjerg i forhold til en udmøntning af Københavns Kommunes træpolitik og handlingsplanen for de 100.000 træer.

Indhold

Bispebjerg indeholder en lang række små og store grønne arealer, hvor der er potentiale for nye træplantninger. Derudover er der flere offentlige og private veje, hvor der også er behov for træplantninger. Budgetnotatet indeholder derfor tre forslag til delaktiviteter, hvor der med fordel kan plante træer på konkrete arealer. Forslagene kan gennemføres uafhængigt af hinanden.

1. Flere træer på Bispebjergs grønne arealer

Bydelen har en række grønne arealer, hvoraf mange fungerer som vigtige grønne åndehuller i hverdagen. For at fastholde den grønne kvalitet og dermed brugen af de grønne arealer, er der på flere af disse arealer behov for en opgradering af beplantningen. Derfor foreslås følgende:

- 10 parktræer på Degnestavnen, som plantes i små lunde for at skabe bedre opholdsmuligheder.
- 5 parktræer på Rørsangervej legeplads, som fordeles på legepladsen for at skabe skygge og give karakter til pladsen.
- 15 parktræer i Emdruphøve, som plantes i små grupper og lunde.
- 20 parktræer i Lersøparken, som plantes i små grupper og lunde.
- 100 parktræer (heraf er størstedelen æbletræer) i Lersøgrøften, hvor der etableres en æblelund.

- 20 parktræer på Rismosevej, hvor den eksisterende beplantning skal suppleres.
- 10 parktræer i KFUM Parken, hvor den eksisterende beplantning skal suppleres.
- 30 parktræer på Bomhus plæne, hvor den eksisterende beplantning skal suppleres.
- 30 parktræer og 200 byskovtræer på Bispebjerg Kirkegård.

2. Gadetræer langs Emdrupvej

Emdrupvej strækker sig fra Frederiksborgvej til Lyngbyvej. Vejprofilen er bred og har stort set ingen gadetræer og opleves derfor bar og forblæst. Ved at udnytte 10-meterzonen og udvalgte gadehjørner til træplantninger, vil der være mulighed for at plante ca. 20 træer på denne strækning uden det vil kræve nedlæggelse af parkeringspladser. Derfor foreslås følgende:

- 20 gadetræer på udvalgte gadehjørner og i forbindelse med udvalgte parkeringsbånd på Emdrupvej.

3. Partnerskabstræer i Fuglekvarteret

Områdefornyelse i Fuglekvarteret i Bispebjerg fortsætter frem til 2017 og har særlig fokus på bynatur og begrønning. Da en stor del af Fuglekvarterets veje er private fællesveje, skal der anvendes partnerskabstræer for at der bliver plantet træer på kvarterets veje og øvrige grønne småarealer. Områdefornyelsens sekretariat i Fuglekvarteret oplever i stigende grad efterspørgsel efter partnerskabstræer. For at opnå succes med partnerskabstræer – særligt partnerskabstræer som gadetræer – er det nødvendigt at inddrage erfaringer fra områdefornyelsen, der kan skabe den fornødne kontakt til potentielle modtagere af partnerskabstræer. Indsatsen fra Områdefornyelsens sekretariat kobles tæt til det eksisterende projekt med bevilling til partnerskabstræer og til områdefornyelsens eksisterende indsatser. Derfor foreslås følgende:

- En pulje til partnerskabstræer i Fuglekvarteret på 0,1 mio. kr.

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

Overordnede målsætninger og effekter

De tre delaktiviteter understøtter princippet fra Københavns Kommunes Træpolitik om, at der skal plantes flere træer i København samt Teknik- og Miljøudvalgets målsætning om at plante 100.000 nye træer over en tiårig periode. Delaktiviteterne vil samlet set bidrage til, at Københavnerne vil opleve Bispebjerg som en grønnere bydel, hvilket understøtter målet i Fællesskab København om, at 75 % af københavnere i 2025 oplever København som en grøn by.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Flere træer på Bispebjergs grønne arealer	- Flere træer til Bispebjergs grønne arealer vil skabe læ, skygge og opholdsrum og vil øge kvaliteten og dermed brugen af de grønne arealer.
2. Gadetræer langs Emdrupvej	- Gadetræer har en positiv effekt på åbne vejprofiler, og derfor vil træplantninger langs Emdrupvej bidrage til at gøre vejen mere grøn og langt mere velproportioneret og dermed forbedre betingelserne for bylivet. Derudover har gadetræer på en vej som Emdrupvej en trafikdæmpende effekt.
3. Partnerskabstræer i Fuglekvarteret	- Modtagerne af partnerskabstræerne vil via deres engagement bidrage til at gøre København til en grønnere by.
Beskæftigelseseffekt (3,8 mio. kr.)	4,6 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,8 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,16 mio. kr. i 2017 og 0,28 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende frem til december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Flere træer i Bispebjerg	3.831	281
1. Flere træer på Bispebjergs grønne arealer	1.584	241
2. Gadetræer langs Emdrupvej	2.140	40
3. Partnerskabstræer i Fuglekvarteret	107	

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

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

Risikovurdering

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

Delprojekternes anlægsperioder kan dog afvige fra den angivne tidsplan, hvis der i samme periode skal plantes mange træer i de øvrige bydele, hvorfor det anbefales, at træplantningerne koordineres på tværs af bydelene. Derudover kan antallet af træplantninger afvige fra det angivne antal i budgetnotatet på grund af usikkerhed omkring jordbunds- og ledningsforhold i de specifikke anlægsprojekter.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,8 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,16 mio. kr. i 2017 og 0,28 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til pleje af træerne.

Anlægs- og driftsudgifter er beregnet ud fra, at et gadetræ har en samlet anlægspris på 20.000-125.000 kr. og en plejepris pr. træ pr. år på 2.000 kr. Et parktræ har en samlet anlægspris på 1.000-20.000 kr. og en plejepris pr. træ pr. år på 2.000 kr. Et byskovtræ har en samlet anlægspris på 15-500 kr. og en plejepris pr. træ pr. år på 5 kr. Herudover er der beregnet 7 % af anlægsprisen til projektledelse.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/1)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>1. Flere træer på Bispebjergs grønne arealer</i>							
- Projektledelse		104				104	104*
- Udførelse		1.480				1.480	1.480*
<i>2. Træer langs Emdrupvej</i>							
- Projektledelse		140				140	140*
- Udførelse		2.000				2.000	2.000*
<i>3. Partnerskabstræer i Fuglekvarteret</i>							
- Projektledelse		7				7	7*
- Udførelse		100				100	100*
Anlægsudgifter i alt		3.831				3.831	3.831*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
<i>1. Flere træer på Bispebjergs grønne arealer</i>							
- Pleje af træer		121	241	241	241	844	
<i>2. Gadetræer langs Emdrupvej</i>							
- Pleje af træer		40	40	40	40	160	
Afledte serviceudgifter i alt		161	281	281	281	1.004	

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

Projektet har synergieffekter med de øvrige "Flere træer"- projekter. Hvis kun ét af projekterne vedtages, vil effektiviseringstiltaget 'Længere planlægningshorisont' ikke kunne realiseres, hvorfor forvaltningen forventer en samlet effektivisering er på 2,8 %. Hvis alle projekterne vedtages, kan der derimod potentielt opnås en effektivisering på 4,8 %.

Delaktiviteterne forventes igangsat fra januar 2017 og ibrugtaget løbende frem til december 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

I budget 2016 blev der afsat midler til partnerskabstræer.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

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

Henvisninger

Københavns Kommunes træpolitik 2016-2025.

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

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

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



TM24f Flere træer i Brønshøj-Husum

10. juni 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Brønshøj/Husum

Baggrund

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

Dette budgetnotat indeholder et konkret forslag i Brønshøj-Husum i forhold til en udmøntning af Københavns Kommunes træpolitik og handlingsplanen for de 100.000 træer.

Indhold

Budgetnotatet indeholder et forslag til, hvor der med fordel kan plantes træer på konkrete arealer i Brønshøj-Husum.

Flere træer i Bispebjergs parker og naturområder

Den Ydre Fæstningsring udgør en stor og vigtig del af Københavns grønne arealer og i særdeleshed af Brønshøj-Husums grønne arealer. I forlængelse af Fæstningsringen er der tilknyttet en række naturområder som Kagsmosen, Gyngemosen og Utterslev Mose. For at disse naturområder forbliver interessante og fortsat kan tilbyde gode naturoplevelser for byens borgere, er det vigtigt at naturkvaliteten forbliver høj. Derfor er det nødvendigt at foretage en løbende foryngelse af den eksisterende beplantning. Derfor foreslås følgende:

- 50 byskovtræer i Degnemosen, som skal indplantes i et skovbryn.
- 50 parktræer på Vestvolden, hvor den eksisterende beplantning skal suppleres.
- 50 parktræer i Kagsmosen som plantes i randen af de eksisterende byskovtræer som supplement.
- 30 parktræer i Gyngemosen, hvor den eksisterende beplantning skal suppleres.

- 30 parktræer i Grønnemosen, hvor der skal foretages en foryngelse af en eksisterende beplantning.
- 40 parktræer i Utterslev Mose, hvor den eksisterende beplantning skal suppleres.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet understøtter princippet fra Københavns Kommunes Træpolitik om, at der skal plantes flere træer i København samt Teknik- og Miljøudvalgets målsætning om at plante 100.000 nye træer over en tiårig periode. Projektet vil samlet set bidrage til, at Københavnerne vil opleve Brønshøj-Husum som en grønnere bydel, hvilket understøtter målet i Fællesskab København om, at 75 % af københavnere i 2025 oplever København som en grøn by.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Flere træer i Brønshøj-Husum parker og naturområder	- Øget kvalitet og dermed brug af de grønne områder.
Beskæftigelseeffekt (1,3 mio. kr.)	1,6 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 1,3 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2017 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget december 2017

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Flere træer i Brønshøj-Husum	1.295	201

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

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

Risikovurdering

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

Delaktiviteternes anlægsperiode kan dog afvige fra den angivne tidsplan, hvis der i samme periode skal plantes mange træer i de øvrige bydele, hvorfor det anbefales, at træplantningerne koordineres på tværs af bydelene. Derudover kan antallet af træplantninger afvige fra det angivne antal i budgetnotatet på grund af usikkerhed omkring jordbunds- og ledningsforhold i de specifikke anlægsprojekter.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,3 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2017 og 0,2 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til pleje af træerne.

Anlægs og driftsudgifter er beregnet ud fra, at et parktræ har en samlet anlægspris på 1.000-20.000 kr. og en plejepris pr. træ pr. år på 1.000 kr. Et byskovtræ har en samlet anlægspris på 15-500 kr. og en plejepris pr. træ pr. år på 5 kr. Herudover er der beregnet 7 % af anlægsprisen til projektledeelse.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektledelse		85				85	85*
- Udførelse		1.210				1.210	1.210*
Anlægsudgifter i alt		1.295				1.295	1.295*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Pleje af træer		101	201	201	201	704	
Afledte serviceudgifter i alt		101	201	201	201	704	

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

Projektet har synergieffekter med de øvrige "Flere træer"- projekter. Hvis kun ét af projekterne vedtages, vil effektiviseringstiltaget 'Længere planlægningshorisont' ikke kunne realiseres, hvorfor forvaltningen forventer en samlet effektivisering er på 2,8 %. Hvis alle projekterne vedtages, kan der derimod potentielt opnås en effektivisering på 4,8 %.

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

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisninger

Københavns Kommunes træpolitik 2015-2025.

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

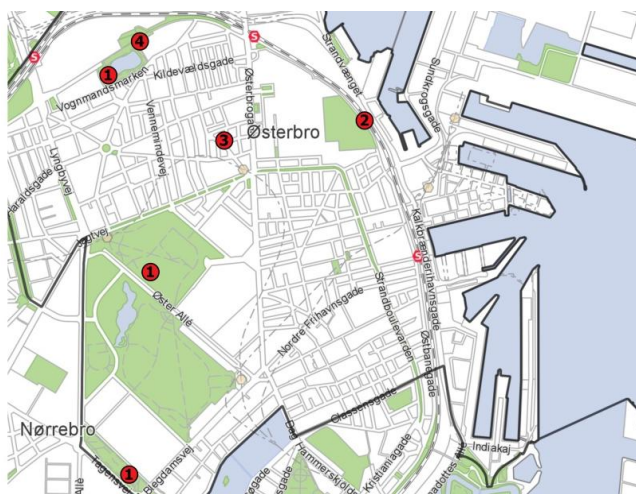
Plan for at plante 100.000 træer i København, Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016.

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



TM24g Flere træer på Østerbro

10. juni 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Østerbro

Baggrund

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

Dette budgetnotat indeholder konkrete forslag på Østerbro i forhold til en udmøntning af Københavns Kommunes træpolitik og handlingsplanen for de 100.000 træer.

Indhold

Østerbro har et trækronedække på 4,9 % på de kommunale arealer og er dermed en af de bydele i København, som procentvis har færrest træer på kommunale arealer. Budgetnotatet indeholder derfor fire forslag til delaktiviteter, hvor der med fordel kan plantes træer på konkrete kommunale arealer i bydelen. Forslagene kan gennemføres uafhængigt af hinanden.

1. Flere træer i Østerbros parker (Fælledparken, Amorparken, Fredens Park og Kildevældsparken)

Østerbro har en række parker, herunder byens mest besøgte park Fælledparken. I parkerne forsvinder der løbende en del af de store træer, da de enten rammes af sygdom eller er i fare for at vælte under en storm. I både Fælledparken, Amorparken, Fredens Park og Kildevældsparken er der derfor behov for at plante nye parktræer, der kan vokse sig store og flotte, da en vigtig del af det at besøge byens parker er, at opleve de store træer. Derfor foreslås følgende:

- 120 parktræer i Fælledparken, hvoraf de 100 er stedsegrønne træer.
- 50 parktræer i Amorparken og Fredens Park.

- 10 parktræer i Kildevældsparken som opfølgning på eksisterende udviklingsplan.

2. Træer langs cykelstien Svanemølleruten

Østerbro rummer flere nyanlagte cykelstier, herunder Svanemølleruten langs B 93's baner, som ligger meget udsat vindmæssigt. De mange cyklister vil derfor nyde godt af mulighed for lægivende træer. Derfor foreslås følgende:

- 25 gadetræer langs cykelstien Svanemølleruten på strækningen mellem B93's boldbaner og Kalkbrænderivejen.

3. Gul zone: Gadetræer ifm. vejoverdragelse på Østerbro

I forbindelse med udvidelse af parkeringszonen gennemføres der pr. 1. januar 2017 en vejoverdragelse af private fællesveje til kommunale veje. Vejoverdragelsen indebærer også overtagelse af en række små pladser og brede grønne midterarealer, hvor der i dag kun er sporadisk gadebeplantning. Ved at udnytte disse arealer og udvalgte gadehjørner og vejstrækninger, vil det være muligt at plante flere træer i disse områder uden nedlæggelse af parkeringspladser. Derfor foreslås følgende:

- 25 gadetræplantninger på gadehjørner, på udvalgte vejstrækninger og på områdets små pladser og midterarealer på Østerbro

4. Træer i Kildevældsskolen

På Kildevældsskolen er der igangsat en helhedsrenovering af skolen, som forventes igangsat i januar 2017. Der er kun i begrænset omfang tænkt plantning af træer ind i helhedsrenoveringsprojektet. Kildevældsskolen deler matrikelskel med Kildevældsparken, som er en meget anvendt park. Ved at plante små lunde af træer i overgangszonen mellem skolen og parken, vil parkoplevelsen blive trukket ind i skolen, og skolen vil åbne sig op mod omverdenen. Derudover har skolens fritidsordning et udeareal, som ligger åbent og eksponeret for solen. For at skabe bedre opholdsmuligheder på arealet ønskes der flere træer. Disse træplantninger koordineres både med helhedsrenoveringen af skolen og med etableringen af kulturcentret ved Kildevældsskolen. Derfor foreslås følgende:

- Etablering af tre lunde med 5 parktræer i hver i overgangszonen mellem park og skolegård.
- 6 parktræer på arealet ved skolens fritidsordning.
- 5 mindre gadetræer i forbindelse med skolens indgangsparti.

Forslaget er aftalt og koordineret med både Børne- og Ungdomsforvaltningen samt Kultur- og Fritidsforvaltningen.

Den overordnede risikovurdering er, at delaktiviteterne er relativt ukomplicerede bortset fra delaktivitet 3 om gadetræer i forbindelse med vejoverdragelse på Østerbro, som er kompliceret, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

De fire delaktiviteter understøtter princippet fra Københavns Kommunes Træpolitik om, at der skal plantes flere træer i København, samt Teknik- og Miljøudvalgets målsætning om at plante 100.000 nye træer over en tiårig periode. Delaktiviteterne vil samlet set bidrage til, at kø-

benhaverne vil opleve Østerbro som en grønnere bydel, hvilket understøtter målet i Fællesskab København om, at 75 % af københavnere i 2025 oplever København som en grøn by.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Flere træer i Østerbros parker	- Flere træer i Østerbros parker vil skabe læ, skygge og opholdsrum og vil øge kvaliteten og dermed brugen af de grønne områder.
2. Træer langs cykelstien Svanemølleruten	- Bepantningen giver læ for cyklisterne og bidrager til oplevelsen af at bevæge sig igennem et grønt område.
3. Gul zone: Gadetræer ifm. vejoverdragelse på Østerbro	- Træerne vil give områderne en grøn og levende atmosfære, så byen opleves som en grønnere by.
4. Træer i Kildevældsskolen	- Begrønning af skolegården medvirker bl.a. til mere fysisk aktivitet blandt eleverne, bedre læringsrum, mulighed for læ og skygge, læring om årstidernes skifte samt erfaring med bynatur. - Ved at plante træer i overgangszonen mellem skolen og parken vil skolen i højere grad end nu åbne sig op mod omverdenen til glæde for borgerne.
Beskæftigelseseffekt (4,3 mio. kr.)	5,2 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 4,3 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,17 mio. kr. i 2017 og 0,31 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende frem til august 2018.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/1)	Anlæg 2017-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Flere træer på Østerbro	4.324	311
1. Flere træer i Østerbros parker	1.156	180
2. Træer langs cykelstien Svanemølleruten	1.338	50
3. Gul zone: Gadetræer ifm. Vejoverdragelse på Østerbro	1.338	50
4. Træer i Kildevældsskolen	492	31

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

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at delaktiviteterne 1, 2, 4 og 5 er relativt ukomplicerede, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter. Delaktivitet 3 om gadetræer i forbindelse med vejoverdragelse på Østerbro vurderes at være kompliceret, da delaktiviteten skal koordineres med vejoverdragelsen af vejene og den efterfølgende renovering af udvalgte veje. Der er derfor afsat 10 % til uforudsete anlægsudgifter.

Delprojekternes anlægsperioder kan dog afvige fra den angivne tidsplan, hvis der i samme periode skal plantes mange træer i de øvrige bydele, hvorfor det anbefales, at træplantningerne koordineres på tværs af byde-

lene. Derudover kan antallet af træplantninger afvige fra det angivne antal i budgetnotatet på grund af usikkerhed omkring jordbunds- og ledningsforhold i de specifikke anlægsprojekter.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,3 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,17 mio. kr. i 2017 og 0,31 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til pleje af træerne.

Anlægs- og driftsudgifter er beregnet ud fra, at et gadetræ har en samlet anlægspris på 20.000-125.000 kr. og en plejepris pr. træ pr. år på 2.000 kr. Et parktræ har en samlet anlægspris på 1.000-20.000 kr. og en plejepris pr. træ pr. år på 1.000 kr. Herudover er der beregnet 7 % af anlægsprisen til projektledelse.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>1. Flere træer i Østerbros parker</i>							
- Projektledelse		76				76	76*
- Udførelse		1.080				1.080	1.080*
<i>2. Træer langs cykelstien Svanemølleruten</i>							
- Projektledelse		88				88	88*
- Udførelse		1.250				1.250	1.250*
<i>3. Gul zone: Gadetræer ifm. vejoverdragelse på Østerbro</i>							
- Projektledelse		42	46			88	
- Udførelse		600	650			1.250	
<i>4. Træer i Kildenvældsskolen</i>							
- Projektledelse		32				32	32*
- Udførelse		460				460	460*
Anlægsudgifter i alt		3.628	696			4.324	2.986*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
<i>1. Flere træer i Østerbros parker</i>							
- Pleje af træer		90	180	180	180	630	
<i>2. Træer langs cykelstien Svanemølleruten</i>							
- Pleje af træer		25	50	50	50	175	
<i>3. Gul zone: Gadetræer ifm. vejoverdragelse på Østerbro</i>							
- Pleje af træer		25	50	50	50	175	
<i>4. Træer i Kildenvældsskolen</i>							
- Pleje af træer		31	31	31	31	124	
Afledte serviceudgifter i alt		171	311	311	311	1.104	

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

Projektet har synergieffekter med de øvrige "Flere træer"- projekter. Hvis kun ét af projekterne vedtages, vil effektiviseringstiltaget 'Længere planlægningshorisont' ikke kunne realiseres, hvorfor forvaltningen forventer en samlet effektivisering er på 2,8 %. Hvis alle projekterne vedtages, kan der derimod potentielt opnås en effektivisering på 4,8 %.

Delaktiviteterne forventes igangsat fra januar 2017 og ibrugtaget løbende frem til august 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Februar 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat fra	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2018

Flere forvaltninger/udvalg

Bevillingen vedrørende delaktivitet 1,2 og 3 placeres under Teknik- og Miljøudvalget. Bevillingen vedrørende træer til Kildevældsskolen (delaktivitet 4) placeres under Økonomiudvalget.

Tabel 5. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

Udvalg <i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	Styringsområde	2017	2018	2019	2020	I alt
- Teknik- og Miljøudvalget	Anlæg	3.136	696			3.832
- Teknik- og Miljøudvalget	Service	140	280	280	280	980
- Økonomiudvalget	Anlæg	492				492
- Økonomiudvalget	Service	31	31	31	31	124
I alt		3.799	1.007	311	311	5.428

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisninger

Københavns Kommunes træpolitik 2016-2025.

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

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

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



TM24h Flere træer på Nørrebro

10. juni 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Nørrebro

Baggrund

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

Dette budgetnotat indeholder konkrete forslag på Nørrebro i forhold til udmøntningen af Københavns Kommunes træpolitik og handlingsplanen for de 100.000 træer.

Indhold

Nørrebro er den bydel, som har færrest kvadratmeter offentligt tilgængeligt grønt areal pr. indbygger. Det er derfor vigtigt, at kvaliteten af de grønne arealer er høj. Tilstedeværelsen af særligt træer er med til, at en bydel opleves som grøn. Budgetnotatet indeholder derfor et forslag til, hvor der med fordel kan plantes træer på kommunale arealer på Nørrebro. Forslagene kan gennemføres uafhængigt af hinanden.

Flere træer i Mimersparken, Ågadeparken og på Assistens Kirkegård

Nørrebro har en række grønne områder, der fungerer som vigtige rekreative opholdsrum. Der er flere af disse områder, hvor beplantningen kan styrkes ved plantning af flere træer, hvorved kvaliteten og dermed brugen af arealerne som grønne opholdsrum kan styrkes. Både Mimersparken og Assistens Kirkegård er arealer, som spiller en vigtig rolle for borgerne på Nørrebro, når der er brug for en pause i det hektiske byliv. Her kan flere træer være med til at skabe læ og opholdsrum samt forstærke kontrasten mellem færdsel på byens gader og ophold i bydelens grønne arealer. Ågadeparken fungerer i dag som en meget benyttet hundeløbegård, der ligger langs Åboulevarden. Parken indeholder kun spredt beplantning, og en øget beplantning vil udover skygge og læ også medvirke til visuelt at skærme for trafikken langs Åboulevarden.

Derfor foreslås følgende:

- 20 parktræer i Mimersparken, der skal plantes i små lunde for at skabe læ, skygge og ophold.
- 30 skovtræer og 20 parktræer på Assistens Kirkegård, hvor der skal foretages en foryngelse af den eksisterende beplantning.
- 15 parktræer i Ågadeparken, der skal plantes i små eksisterende lunde som supplement til eksisterende beplantning.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet understøtter princippet fra Københavns Kommunes træpolitik om, at der skal plantes flere træer i København samt Teknik- og Miljøudvalgets målsætning om at plante 100.000 nye træer over en tiårig periode. De to delaktiviteter vil samlet set bidrage til, at københavnernes vil opleve Nørrebro som en grønnere bydel, hvilket understøtter målet i Fællesskab København om, at 75 % af københavnernes i 2025 oplever København som en grøn by.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Flere træer på Nørrebro (i Mimersparken, Ågadeparken og på Assistens Kirkegård)	- Mere læ, skygge og rare opholdsrum vil øge kvaliteten og dermed brugen af de grønne områder.
Beskæftigelseeffekt (0,6 mio. kr.)	0,7 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

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2017 og 0,06 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende frem til december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/1)	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Flere træer på Nørrebro	595	56

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

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

Risikovurdering

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

Delaktiviteternes anlægsperiode kan dog afvige fra den angivne tidsplan, hvis der i samme periode skal plantes mange træer i de øvrige bydele, hvorfor det anbefales, at træplantningerne koordineres på tværs af bydelene. Derudover kan antallet af træplantninger afvige fra det angivne

antal i budgetnotatet på grund af usikkerhed omkring jordbunds- og ledningsforhold i de specifikke anlægsprojekter.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2017 og 0,06 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til pleje af træerne.

Anlægs- og driftsudgifter er beregnet ud fra, at et parktræ har en samlet anlægspris på 1.000-20.000 kr. og en plejepris pr. træ år på 1.000 kr. Et skovtræ har en samlet anlægspris på 15-500 kr. og en plejepris pr. træ pr. år på 5 kr. Herudover er der beregnet 7 % af anlægsprisen til projektlejelse.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		39				39	39*
- Udførelse		556				556	556*
Anlægsudgifter i alt		595				595	595*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Pleje af træer		25	56	56	56	193	
Afledte serviceudgifter i alt		25	56	56	56	193	

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

Projektet har synergieffekter med de øvrige "Flere træer"- projekter. Hvis kun ét af projekterne vedtages, vil effektiviseringstiltaget 'Længere planlægningshorisont' ikke kunne realiseres, hvorfor forvaltningen forventer en samlet effektivisering er på 2,8 %. Hvis alle projekterne vedtages, kan der derimod potentielt opnås en effektivisering på 4,8 %.

Delaktiviteterne forventes igangsat fra januar 2017 og ibrugtaget løbende frem til december 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisninger

Københavns Kommunes træpolitik 2016-2025.

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

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

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



TM24i Flere træer i Amager Øst

10. juni 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Amager Øst

Baggrund

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

Dette budgetnotat indeholder konkrete forslag i Amager Øst i forhold til udmøntningen af Københavns Kommunes træpolitik og handlingsplanen for de 100.000 træer.

Indhold

Amager Øst er en af de bydele i København, der procentvis har færrest træer, da 11 % af Amager Øst samlede areal er dækket af trækroner, mens det tilsvarende areal for Amager Vest til sammenligning er 24 %. Bydelen har samtidig en række grønne arealer, der fungerer som rekreative opholdsrum og som grønne transportkorridorer. Der er flere af disse arealer, hvor beplantningen kan styrkes ved plantning af flere træer. Budgetnotatet indeholder derfor tre forslag til delaktiviteter, hvor der med fordel kan plantes træer på kommunale arealer i Amager Øst. Forslagene kan gennemføres uafhængigt af hinanden.

1. Træer i Amager Strandpark og på øvrige grønne arealer i Amager Øst

Amager Strandpark består primært af store åbne arealer. Plantning af træer kan derfor både skabe en variation i oplevelsen af landskabet samt skabe mulighed for læ og ophold. Lergravsparken er en vigtig lokal park, som indeholder flere karakteristiske trærækker. Særligt en af disse rækker er dog meget hullet og trænger til flere træer. Lergravsvej slutter i en cykelsti placeret på et græsareal. Ved at plante træer på arealet, kan denne del af cykelstien omdannes til en grøn korridor. Søstjernen er en hyggelig kolonihaveforening, hvor de omkransende arealer er kommunalt ejet.

Her vil en tilførsel af træer skabe en grøn ramme om kolonihaveforeningen. Derfor foreslås følgende:

- 200 parktræer i Amager Strandpark, der primært placeres ved Gammel Strand og ved Tiøren.
- 10 parktræer til genetablering af en delvis eksisterende Rønneallé i Lergravsparken.
- 10 parktræer til udplantning på det åbne græsareal, der forbinder Lergravsvej med Amager Strandvej via en cykelsti.
- 20 parktræer på de offentlige grønne arealer, der omkranser kolonihaveforeningen Søstjernen.

2. Træer langs cykelstien Amagerbanen

Supercykelstien Amagerbanen, der forventes anlagt i 2017, er et af byens første kombinerede supercykelsti- og klimatilpasningsprojekter. For at styrke oplevelsen af at passere gennem en grøn oase på cykel på denne strækning, kan der med fordel plantes flere træer. Ved at tilføre dette projekt flere træer, øges samtidig oplevelsen af, at klimatilpasningsprojekterne er vigtige bidragsydere til et grønnere København. Derfor foreslås følgende:

- 70 gadetræer, der plantes på strækningen mellem Prags Boulevard og Lergravsvej i forbindelse med Supercykelstien Amagerbanen. Træplantningerne vil indgå som supplement til det øvrige anlægsarbejde, som allerede er finansieret. Derfor søges der kun midler til anlægsomkostningerne til træplantningerne.

3. Gadetræer langs Kastrupvej

Kastrupvej på Amager Øst er en mere end to kilometer lang vej med ganske få gadetræer. Borgerne i lokalområdet har i forskellige sammenhænge efterspurgt flere gadetræer. Ved at udnytte 10-meterzonerne og udvalgte gadehjørner til træplantninger vil det være muligt at plante ca. 50 træer på denne strækning. Derfor foreslås følgende:

- 50 gadetræer på gadehjørner og i forbindelse med parkeringsbånd på Kastrupvej fra Øresundsvej i nord til Hedegårdsvej i Syd.

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

Overordnede målsætninger og effekter

De tre delaktiviteter understøtter princippet fra Københavns Kommunes Træpolitik om, at der skal plantes flere træer i København samt Teknik- og Miljøudvalgets målsætning om at plante 100.000 nye træer over en tiårig periode. Træplantningerne vil desuden understøtte målet i Fællesskab København om, at 75 % af københavnere i 2025 oplever København som en grøn by. De tre delaktiviteter vil samlet set bidrage til, at københavnere vil opleve Amager Øst som en grønnere bydel.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Træer i Amager Strandpark og på øvrige grønne arealer i Amager Øst	- Mere variation i landskabet. - Sikring af Amager Strandparks funktion som grøn oase.
2. Træer langs cykelstien Amagerbanen	- Bedre oplevelse af Amagerbanen som et grønt område for cyklister. - Bedre oplevelse af, at klimatilpasningsprojekterne er vigtige bidragsydere til et grønnere København.
3. Gadetræer langs Kastrupvej	- Mere grøn og levende atmosfære. - Hastighedsdæmpende effekt, da vejen opleves mindre.
Beskæftigelseseffekt (8,5 mio. kr.)	10,2 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 8,5 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2017 og 0,4 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes løbende ibrugtaget frem til december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Flere træer i Amager Øst	8.507	410
1. Træer i Amager Strandpark og på øvrige grønne arealer i Amager Øst	1.284	240
2. Træer langs cykelstien Amagerbanen	1.873	70
3. Gadetræer langs Kastrupvej	5.350	100

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

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

Risikovurdering

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

Delaktiviteternes anlægsperiode kan dog afvige fra den angivne tidsplan, hvis der i samme periode skal plantes mange træer i de øvrige bydele, hvorfor det anbefales, at træplantningerne koordineres på tværs af bydelene. Derudover kan antallet af træplantninger afvige fra det angivne antal i budgetnotatet på grund af usikkerhed omkring jordbunds- og ledningsforhold i de specifikke anlægsprojekter.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 8,5 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2017 og 0,4 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til pleje af træerne.

Anlægs- og driftsudgifter er beregnet ud fra, at et gadetræ har en samlet anlægspris på mellem 20.000-125.000 kr. og en plejepris pr. træ pr. år på 2.000 kr. Et parktræ har en samlet anlægspris på 1.000-20.000 kr. og en plejepris pr. træ år på 1.000 kr. Herudover er der beregnet 7 % af anlægs-summen til projektledelse.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>1. Træer i Amager Strandpark og på øvrige grønne arealer i Amager Øst</i>							
- Projektledelse		84				84	84*
- Udførelse		1.200				1.200	1.200*
<i>2. Træer langs cykelstien Amagerbanen</i>							
- Projektledelse		123				123	123*
- Udførelse		1.750				1.750	1.750*
<i>3. Gadetræer langs Kastrupvej</i>							
- Projektledelse		350				350	350*
- Udførelse		5.000				5.000	5.000*
Anlægsudgifter i alt		8.507				8.507	8.507*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
<i>1. Træer i Amager Strandpark og på øvrige grønne arealer i Amager Øst</i>							
- Pleje af træer		120	240	240	240	840	
<i>2. Træer langs cykelstien Amagerbanen</i>							
- Pleje af træer		35	70	70	70	245	
<i>3. Gadetræer langs Kastrupvej</i>							
- Pleje af træer		50	100	100	100	350	
Afledte serviceudgifter i alt		205	410	410	410	1.555	

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

Projektet har synergieffekter med de øvrige "Flere træer"- projekter. Hvis kun ét af projekterne vedtages, vil effektiviseringstiltaget 'Længere planlægningshorisont' ikke kunne realiseres, hvorfor forvaltningen for-

venter en samlet effektivisering er på 2,8 %. Hvis alle projekterne vedtages, kan der derimod potentielt opnås en effektivisering på 4,8 %.

Delaktiviteterne forventes igangsat fra januar 2017 og ibrugtaget løbende frem til december 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisninger

Københavns Kommunes træpolitik 2016-2025.

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

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

<http://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/68f01f0d-7282-4233-9625-849e77f0ca06/2188d4a3-9d04-4870-b62c-ab4c45a796ea/Attachments/15228552-18361696-1.PDF>



TM24j Flere træer i Amager Vest

10. juni 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Amager Vest

Baggrund

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

Dette budgetnotat indeholder konkrete forslag i Amager Vest i forhold til en udmøntning af Københavns Kommunes træpolitik og handlingsplanen for de 100.000 træer.

Indhold

Amager Vest er en helt unik bydel i København med et højt indhold af bynatur, hvilket primært skyldes, at Amager Fælled udgør en væsentlig del af bydelen. Budgetnotatet indeholder derfor tre forslag, der skal sikre, at Amager Fælled opretholdes som attraktivt naturområde, og at der sikres nye træer i bydelens nye byområder og langs eksisterende indfaldsveje. Forslagene kan gennemføres uafhængigt af hinanden.

1. Etablering af skovbryn med hjemmehørende arter på Amager Fælled

Amager Fælled, som er en del af Naturpark Amager, er et unikt naturområde med et højt naturindhold og en helt særlig beliggenhed tæt på centrum af København. I 2013 blev der vedtaget en udviklingsplan for Naturpark Amager, som bl.a. skal sikre, at biodiversiteten styrkes i området, og at området gøres mere attraktivt for besøgende. Denne delaktivitet støtter op om udviklingsplanen og skal være med til at sikre, at Amager Fælled opretholdes som et unikt naturområde med en høj biodiversitet og rige naturoplevelser for københavnere.

For at sikre, varierende og artsrige skovbryn plantes der hjemmehørende skovbrynsarter langs strategiske udvalgte stiforløb, hvor ikke-hjemmehørende ellers dominerer beplantningen. Dette vil både øge biodiversiteten i området og kvaliteten af naturoplevelsen. På Amager Fælled er der

etableret fritidsfaciliteter som f.eks. en motorcrossbane. Jordvolden langs banen fungerer i dag som støjvold, men ved at plante træer, vil den også kunne fungere som visuel støjvold. Derfor foreslås følgende:

- 20 byskovtræer langs skovbrynet ved Skolestien.
- 120 byskovtræer på jordvolden ind mod motorcross-banen på Amager Fælled.
- 50 byskovtræer langs skovbrynet ved poppelskoven.

2. Partnerskabstræer på Faste Batteri

En væsentlig del af bydelen Amager Vest udgøres af nye byudviklingsområder som f.eks. Ørestad, Havneviggen og Faste Batteri. I lokalplanen for Faste Batteri ønskes der et højt indhold af bynatur. For at sikre dette, ønskes der midler til en pulje til partnerskabstræer området. På Faste Batteri forventes partnerskabstræerne primært at skulle plantes langs den planlagte offentlige cykelsti, der kommer til at gennemløbe området. Der forventes at kunne plantes mellem 30-60 træer. Derfor foreslås følgende:

- Oprettelse af en pulje til 30-60 træer partnerskabstræer på Faste Batteri.

3. Træer langs store indfaldsveje

De store indfaldsveje til København er ofte der, hvor mange bilister møder byen første gang. Vejprofilerne på indfaldsvejene er brede og optager meget areal, og der er ofte kun sporadisk bebyggelse og beplantning langs med vejene. I forbindelse med anlæggelsen af indfaldsvejene er der opstået en række små restarealer, som ofte ligger ubenyttede hen. Disse arealer udgør et stort potentiale for at plante flere træer.

På Vejlands Allé og langs Centrumforbindelsen er der både midter- og vejrabatter samt større græsarealer, hvor der er gode muligheder for at plante træer. Træerne vil bl.a. have en biologisk værdi og en stor herlighedsværdi for de forbipasserende. Derfor foreslås følgende:

- 50 parktræer på græsarealerne efter Sjællandsbroen på Amagersiden (Vejlands Allé og Centrumforbindelsen).

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

Overordnede målsætninger og effekter

De tre delaktiviteter understøtter princippet fra Københavns Kommunes Træpolitik om, at der skal plantes flere træer i København samt Teknik- og Miljøudvalgets målsætning om at plante 100.000 nye træer over en tiårig periode. De tre delaktiviteter vil samlet set bidrage til, at københavnere vil opleve Amager Vest som en grønnere bydel, hvilket understøtter målet i Fællesskab København om, at 75 % af københavnere i 2025 oplever København som en grøn by.

Table 1. Overview of activities and derived effect

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Etablering af skovbryn med hjemmehørende arter på Amager Fælled	- Sikring af Amager Fælled som et attraktivt naturområde med en høj naturkvalitet og rige naturoplevelser for københavnere.
2. Partnerskabstræer på Faste Batteri	- Etablering af Faste Batteri som en grøn bydel, som det var tiltænkt.
3. Træer langs store indfaldsveje	- Bedre signalement af, at Vejlands Alle og Centrumforbindelsen er vigtige indfaldsveje.
Beskæftigelseseffekt (1,3 mio. kr.)	1,6 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,3 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2017 og 0,05 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Delaktiviteterne forventes ibrugtaget løbende frem til december 2018.

Table 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	Anlæg 2017-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Flere træer i Amager Vest	1.316	51
<i>1. Etablering af skovbryn med hjemmehørende arter på Amager Fælled</i>	<i>32</i>	<i>1</i>
<i>2. Partnerskabstræer på Faste Batteri</i>	<i>214</i>	
<i>3. Træer langs store indfaldsveje</i>	<i>1.070</i>	<i>50</i>

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

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

Risikovurdering

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

Delaktiviteternes anlægsperiode kan dog afvige fra den angivne tidsplan, hvis der i samme periode skal plantes mange træer i de øvrige bydele, hvorfor det anbefales, at træplantningerne koordineres på tværs af bydelene. Derudover kan antallet af træplantninger afvige fra det angivne antal i budgetnotatet på grund af usikkerhed omkring jordbunds- og ledningsforhold i de specifikke anlægsprojekter.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,3 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2017 og 0,05 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til pleje af træerne.

Anlægs- og driftsudgifter er beregnet ud fra, at et parktræ har en samlet anlægspris på 1.000-20.000 kr. og en plejepris pr. træ pr. år på 1.000 kr. Et byskovtræ har en samlet anlægspris på 15-500 kr. og en plejepris pr. træ pr. år på 5 kr. Et partnerskabstræ har en samlet anlægspris på 100-10.000 kr. Herudover er der beregnet 7 % af anlægssummen til projektledelse.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>1. Etablering af skovbryn med hjemmehørende arter på Amager Fåled</i>							
- Projektledelse		2				2	2*
- Udførelse		30				30	30*
<i>2. Partnerskabstræer på Faste Batteri</i>							
- Projektledelse		7	7			14	14*
- Udførelse		100	100			200	200*
<i>3. Træer langs store indfaldsveje</i>							
- Projektledelse		70				70	70*
- Udførelse		1.000				1.000	1.000*
Anlægsudgifter i alt		1.209	107			1.316	1.316*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
<i>1. Etablering af skovbryn med hjemmehørende arter på Amager Fåled</i>							
- Pleje af træer		1	1	1	1	4	
<i>3. Træer langs store indfaldsveje</i>							
- Pleje af træer		25	50	50	50	175	
Afledte serviceudgifter i alt		26	51	51	51	179	

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

Projektet har synergieffekter med de øvrige "Flere træer"- projekter. Hvis kun ét af projekterne vedtages, vil effektiviseringstiltaget 'Længere planlægningshorisont' ikke kunne realiseres, hvorfor forvaltningen forventer en samlet effektivisering er på 2,8 %. Hvis alle projekterne vedtages, kan der derimod potentielt opnås en effektivisering på 4,8 %.

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

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

I budget 2016 blev der afsat midler til partnerskabstræer.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

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

Henvisninger

Københavns Kommunes træpolitik 2016-2025.

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

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

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



TM24k Flere træer på Vesterbro/Kgs. Enghave

10. juni 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Vesterbro/Kgs. Enghave

Baggrund

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

Dette budgetnotat indeholder konkrete forslag på Vesterbro/Kgs. Enghave i forhold til en udmøntning af Københavns Kommunes træpolitik og handlingsplanen for de 100.000 træer.

Indhold

Vesterbro/Kgs. Enghave er en af Københavns tættest bebyggede bydele og en af de bydele i København, hvor der er færrest træer med et samlet trækronedække på kun 12,9 %. På grund af den tætte bebyggelse og de smalle gader er mulighederne for at plante træer i byrummet begrænsede. Budgetnotatet indeholder derfor et forslag om plantning af flere træer langs indfaldsvejene Kalvebod Brygge og Vasbygade.

Træer langs store indfaldsveje

Historisk set har de vigtige indfaldsveje i København haft allébeplantninger og derved givet et signal om retning mod byens centrum. Desværre er mange af de grønne allébeplantninger gået tabt, og langs de fleste indfaldsveje findes der i dag kun sporadisk beplantning. Vejprofilerne på indfaldsvejene er brede og optager meget areal, og i forbindelse med at indfaldsvejene blev anlagt, er der opstået en række små restarealer, som ofte ligger ubenyttede hen. Disse arealer udgør et stort potentiale for at plante flere træer, ligesom der er et stort potentiale i at genoprette de historiske grønne indfaldsveje.

Fra indfaldsvejene Kalvebod Brygge og Vasbygade er der både midter- og vejrabatter samt større græsarealer, hvor der er gode muligheder for at plante træer. Derfor foreslås følgende:

- 30 gadetræer i midterrabatten på Vasbygade.
- 30 gadetræer på vejskråningerne og vejrabatterne langs Kalvebod Brygge overfor Fisketorvet.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet understøtter princippet fra Københavns Kommunes Træpolitik om, at der skal plantes flere træer i København samt Teknik- og Miljøudvalgets målsætning om at plante 100.000 nye træer over en tiårig periode. De to delaktiviteter vil samlet set bidrage til, at københavnernes vil opleve Vesterbro/Kgs. Enghave som en grønnere bydel, hvilket understøtter målet i Fællesskab København om, at 75 % af københavnernes oplever København som en grøn by.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Træer langs store indfaldsveje	- Bedre signalement af, at Vasbygade og Kalvebod Brygge er vigtige indfaldsveje.
Beskæftigelseseffekt (5,1 mio. kr.)	6,1 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,1 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,06 mio. kr. i 2017 og 0,12 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende frem til december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Flere træer på Vesterbro/Kgs. Enghave	5.136	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

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

Delaktiviteternes anlægsperiode kan dog afvige fra den angivne tidsplan, hvis der i samme periode skal plantes mange træer i de øvrige bydele, hvorfor det anbefales, at træplantningerne koordineres på tværs af bydelene. Derudover kan antallet af træplantninger afvige fra det angivne

antal i budgetnotatet på grund af usikkerhed omkring jordbunds- og ledningsforhold i de specifikke anlægsprojekter.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,1 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,06 mio. kr. i 2017 og 0,12 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til pleje af træer.

Anlægs og driftsudgifter er beregnet ud fra, at et gadetræ har en samlet anlægspris på 20.000-125.000 kr. og en plejepris pr. træ pr. år på 2.000 kr. Herudover er der beregnet 7 % af anlægsprisen til projektledelse.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektledelse		336				336	336*
- Udførelse		4.800				4.800	4.800*
Anlægsudgifter i alt		5.136				5.136	5.136*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Pleje af træer		60	120	120	120	420	
Afledte serviceudgifter i alt		60	120	120	120	420	

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

Projektet har synergieffekter med de øvrige "Flere træer"- projekter. Hvis kun ét af projekterne vedtages, vil effektiviseringstiltaget 'Længere planlægningshorisont' ikke kunne realiseres, hvorfor forvaltningen forventer en samlet effektivisering er på 2,8 %. Hvis alle projekterne vedtages, kan der derimod potentielt opnås en effektivisering på 4,8 %.

Delaktiviteterne forventes fysisk igangsat fra januar 2017 og forventes ibrugtaget løbende frem til december 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisninger

Københavns Kommunes træpolitik 2016-2025.

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

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

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



TM241 Flere træer i Valby

10. juni 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Valby

Baggrund

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

Dette budgetnotat indeholder konkrete forslag i Valby i forhold til en udmøntning af Københavns Kommunes træpolitik og handlingsplanen for de 100.000 træer.

Indhold

Valby er en grøn bydel med mange grønne områder og træer, hvor Valbyparken og Vigerslevparken er to af bydelens centrale parker, der bruges hyppigt af de lokale borgere. Med sin centrale placering i Valby, har byudviklingsområdet Grøntorvet et stort potentiale for at blive et attraktivt byområde. Selvom Valby er en grøn bydel er det vigtigt, at byens centrale parker vedligeholdes, og at der fortsat skabes nye grønne byrum. Budgetnotatet indeholder derfor tre forslag til delaktiviteter, hvor der med fordel kan plantes flere træer. Forslagene kan gennemføres uafhængigt af hinanden.

1. Flere træer i Vigerslevparken og Valbyparken

I perioden 2014-2015 har der været systematisk hærverk særligt på birke-træer i både Vigerslevparken og Valbyparken. Dette har medført, at et større antal træer i begge parker er blevet fjernet eller blevet skadet i så høj grad, at de kun har få leveår tilbage. Derudover har begge parker været plaget af stormskader, som betyder, at en række af parkens store træer er forsvundet.

For at genetablere træbestanden i parkerne ønskes der midler til at plante hhv. 100 træer i Vigerslevparken og Valbyparken. De i alt 200 parktræer vil være en blanding af forskellige sorter. Derfor foreslås følgende:

- 100 små parktræer, der fordeles i hele Vigerslevparken.
- 100 små parktræer, der fordeles i hele Valbyparken.

2. Partnerskabstræer på Grøntorvet

I lokalplanen for byudviklingsområdet Grøntorvet ønskes der et højt indhold af bynatur. For at sikre dette, ønskes der midler til en pulje til partnerskabstræer i området. På Grøntorvet vil der være mulighed for at plante træer inden arealerne er fuldt udbygget, og partnerskabstræerne forventes at skulle plantes langs den planlagte cykelsti, der kommer til at gennemløbe området og som randbeplantning. Derfor foreslås følgende:

- Oprettelse af en pulje til 30-60 partnerskabstræer på Grøntorvet.

3. Gul zone: Gadetræer ifm. vejoverdragelse i Valby

I forbindelse med udvidelse af parkeringszonen gennemføres der pr. 1. januar 2017 en vejoverdragelse af private fællesveje til kommunale veje. Vejoverdragelsen indebærer også overtagelse af en række små pladser og brede grønne midterarealer, hvor der i dag kun er sporadisk gadebeplantning. Ved at udnytte disse arealer og udvalgte gadehjørner og vejstrækninger, vil det være muligt at plante flere træer i disse områder uden nedlæggelse af parkeringspladser. Derfor foreslås følgende:

- 15 gadetræer på gadehjørner i Pige kvarteret i Valby

Den overordnede risikovurdering er, at delaktiviteterne er relativt ukomplicerede bortset fra delaktivitet 3 om gadetræer i forbindelse med vejoverdragelse i Valby, som er kompliceret, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

De tre delaktiviteter understøtter princippet fra Københavns Kommunes Træpolitik om, at der skal plantes flere træer i København samt Teknik- og Miljøudvalgets målsætning om at plante 100.000 nye træer over en tiårig periode. De tre delaktiviteter vil samlet set bidrage til, at københavnernes vil opleve Valby som en grønnere bydel, hvilket understøtter målet i Fællesskab København om, at 75 % af københavnernes i 2025 oplever København som en grøn by.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Flere træer i Vigerslevparken og Valbyparken	- Opretholdelse af træbestanden og det landskabelige udtryk i Vigerslevparken og Valbyparken.
2. Partnerskabstræer på Grøntorvet	- Grøntorvet kommer til at fremstå som en grøn bydel som tiltænkt. - Mere attraktivt bymiljø.
3. Gul zone: Gadetræer ifm. vejoverdragelse i Valby	- Valby opleves som en grønnere bydel. - Flere træer tæt på boligerne, hvilket vil gøre at borgerne i højere grad vil opleve deres bydel som grøn.
Beskæftigelseseffekt (2,8 mio. kr.)	3,4 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 en estimerede anlægsudgifter på i alt 2,8 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,04 mio. kr. i 2017 og 0,05 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende frem til august 2018.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	Anlæg 2017-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Flere træer i Valby	2.782	50
<i>1. Flere træer i Vigerslevparken og Valbyparken</i>	<i>1.284</i>	<i>20</i>
<i>2. Partnerskabstræer på Grønttorvet</i>	<i>214</i>	
<i>3. Gul zone: Gadetræer ifm. vejoverdragelse i Valby</i>	<i>1.284</i>	<i>30</i>

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

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at delaktiviteterne 1 og 2 er relativt ukomplicerede, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter. Delaktivitet 3 om gadetræer i forbindelse med vejoverdragelse i Valby vurderes at være kompliceret, da delaktiviteten skal koordineres med vejoverdragelsen af vejene og den efterfølgende renovering af udvalgte veje. Der er derfor afsat 10 % til uforudsete anlægsudgifter.

Delaktiviteternes anlægsperiode kan dog afvige fra den angivne tidsplan, hvis der i samme periode skal plantes mange træer i de øvrige bydele, hvorfor det anbefales, at træplantningerne koordineres på tværs af bydelene. Derudover kan antallet af træplantninger afvige fra det angivne antal i budgetnotatet på grund af usikkerhed omkring jordbunds- og ledningsforhold i de specifikke anlægsprojekter.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,8 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,04 mio. kr. i 2017 og 0,05 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til drift og pleje af træerne.

Anlægs- og driftsudgifter er beregnet ud fra, at et gadetræ har en samlet anlægspris på 20.000-125.000 kr. og en plejepris pr. træ pr. år på 2.000 kr. Et parktræ har en samlet anlægspris på 1.000-20.000 kr. og en plejepris pr. træ pr. år på 1.000 kr. Et partnerskabstræ har en samlet anlægspris på 100-10.000 kr. Herudover er der beregnet 7 % af anlægsprisen til projektledelse.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>1. Flere træer i Vigerslevparken og Valby-parken</i>							
- Projektledelse		84				84	84*
- Udførelse		1.200				1.200	1.200*
<i>2. Partnerskabstræer på Grøntorvet</i>							
- Projektledelse		7	7			14	14*
- Udførelse		100	100			200	200*
<i>3. Gul zone: Gade træer ifm. vejoverdragelse i Valby</i>							
- Projektledelse		42	42			84	
- Udførelse		600	600			1.200	
Anlægsudgifter i alt		2.033	749			2.782	1.498*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
<i>1. Flere træer i Vigerslevparken og Valby-parken</i>							
- Pleje af træer		20	20	20	20	80	
<i>3. Gul zone: Gade træer ifm. vejoverdragelse i Valby</i>							
- Pleje af træer		15	30	30	30	105	
Afledte serviceudgifter i alt		35	50	50	50	185	

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

Projektet har synergieffekter med de øvrige "Flere træer"- projekter. Hvis kun ét af projekterne vedtages, vil effektiviseringstiltaget 'Længere planlægningshorisont' ikke kunne realiseres, hvorfor forvaltningen forventer en samlet effektivisering er på 2,8 %. Hvis alle projekterne vedtages, kan der derimod potentielt opnås en effektivisering på 4,8 %.

Delaktiviteterne forventes fysisk igangsat fra januar 2017 og ibrugtaget løbende frem til august 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

I budget 2016 blev der afsat midler til partnerskabstræer.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

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

Henvisninger

Københavns Kommunes træpolitik 2016-2025.

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

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

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



TM24m Flere træer i Indre By

10. juni 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Indre By

Baggrund

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

Dette budgetnotat indeholder konkrete forslag i Indre By i forhold til udmøntningen af Københavns Kommunes træpolitik og handlingsplanen for de 100.000 træer.

Indhold

Indre By er den bydel, der procentvist har færrest træer på kommunale arealer, da trækronedækket på de kommunale arealer kun er 4,5 %. Dette kan til dels forklares ved de mange funktioner, der skal tilgodeses på et relativt begrænset areal. Men på trods af udfordringerne med at få plads til træerne, rummer bydelen en række klassiske parker med mange parktræer, samt en række træer placeret langs gader og på pladser. Budgetnotatet indeholder derfor tre forslag til at sikre flere træer i Indre By. Forslagene kan gennemføres uafhængigt af hinanden.

1. Flere træer i Classens Have

Indre By rummer en række af Københavns klassiske og historiske parker og pladser. Mange af disse arealer indeholder træer, som med tiden har opnået ikonisk status. I Indre By ligger Classens Have, der fungerer som et offentlig gårdanlæg og indeholder både legeplads, sportsbane, blomsterbede og en række store træer. Flere af de store træer i Classens Have er dog væltet som følge af storm. Eftersom gårdanlægget er fredet, har kommunen en forpligtigelse til at sikre, at der også fremover er store træer. Derfor foreslås følgende:

- 20 parktræer i Classens Have, så der fortsat sikres store træer i gårdanlægget.

2. Gadetræer i Borgergade

Borgergade er en af de lange gennemgående gader i kvarteret omkring Nyboder og Fredriksstaden. Der har tidligere været flere gadetræer i Borgergade, men i dag er der kun fire gadetræer på strækningen fra St. Kongensgade til Klerkegade, som blev plantet i vinteren 2015/2016. Der er et stort ønske fra borgerne i området om flere træer i Borgergade. Selvom området er tætbebygget, kan der skabe plads til 14 gadetræer ved at udnytte 10-meterzonerne i forbindelse med gadekryds. Gadetræerne skal være med til at skabe et sammenhængende grønt forløb, der vil understøtte Borgergades karakter som en gennemgående gade i kvarteret. Derfor foreslås følgende:

- 14 gadetræer i Borgergade.

3. Gadetræer i Kronprinsessegade

Kronprinsessegade er også en af de lange gennemgående gader i kvarteret omkring Nyboder og Fredriksstaden. I dag er der ingen gadetræer i gaden, og der er et stort ønske fra borgerne i området om flere træer. Selvom området er tætbebygget, kan der skabe plads til gadetræer ved at udnytte 10-meterzonerne i forbindelse med gadekryds. Mellem Suensongade og Sølvgade kan der plantes 16 gadetræer og langs Kongens Have kan der plantes tre gadetræer. Gadetræerne skal være med til at skabe et sammenhængende grønt udtryk, der vil understøtte Kronprinsessegade som en gennemgående gade i kvarteret. Derfor foreslås følgende:

- 19 gadetræer i Kronprinsessegade.

4. Gadetræer i Klerkegade, Olfert Fischer Gade og Sankt Pauls Gade

Klerkegade, Sankt Paul og Olfert Fischers Gade er mindre tværgående gader i kvarteret omkring Nyboder og Fredriksstaden. Gaderne smalle og bebyggelsen tæt, hvilket gør det svært at plante en sammenhængende gadebeplantning. I Sankt Pauls Gade er der i dag kun ét træ, mens der ikke er træer i Klerkegade og Olfert Fischer Gade. Der er et stort ønske fra borgerne i området om flere træer i de tre gader. Ved at udnytte pladsen i forbindelse med 10-meterzonerne ved gadekryds, kan der plantes 12 gadetræer på de tre gader. Derfor foreslås følgende:

- 12 gadetræer fordelt på gaderne Klerkegade, Olfert Fischer Gade og Sankt Pauls Gade.

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

Overordnede målsætninger og effekter

De fire delaktiviteter understøtter bl.a. principperne fra Københavns Kommunes træpolitik om, at der skal plantes flere træer i København og at pleje og forvaltning af træer på alle de kommunale arealer sikres. Derudover understøtter aktiviteten også Teknik- og Miljøudvalgets målsætning om at plante 100.000 nye træer over en tiårig periode. Delaktiviteterne vil samlet set bidrage til, at københavnere vil opleve Indre By som en grønnere bydel, hvilket vil understøtte målsætningen i Fællesskab København om, at 75 % af københavnere i 2025 oplever København som en grøn by..

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Flere træer i Classens Have	- Bedre opretholdelse af parkens grønne kvalitet. - Sikring af parkens funktion som grøn oase.
2. Gadetræer i Borbergade	- Gadetræerne skal være med til at skabe et sammenhængende grønt forløb, der vil understøtte Borbergades karakter som en gennemgående gade i kvarteret.
3. Gadetræer i Kronprinsessegade	- Gadetræerne skal være med til at skabe et sammenhængende grønt udtryk, der vil understøtte Kronprinsessegade som en gennemgående gade i kvarteret.
4. Gadetræer i Klerkegade, Olfert Fischer Gade og Sankt Pauls Gade	- Imødekomme et stort ønske hos lokale borgere, samt skabe en grøn karakter i et område med tæt bebyggelse.
Beskæftigelseseffekt (4 mio. kr.)	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

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,0 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. årligt i 2017 og 0,11 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes løbende ibrugtaget frem til december 2018.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/1)</i>	Anlæg 2017-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Flere træer i Indre By	4.044	110
<i>1. Flere træer i Classens Have</i>	<i>214</i>	<i>20</i>
<i>2. Gadetræer i Borbergade</i>	<i>1.198</i>	<i>28</i>
<i>3. Gadetræer i Kronprinsessegade</i>	<i>1.606</i>	<i>38</i>
<i>4. Gadetræer i Klerkegade, Olfert Fischer Gade og Sankt Pauls Gade</i>	<i>1.026</i>	<i>24</i>

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

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

Risikovurdering

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

Delprojekternes anlægsperioder kan dog afvige fra den angivne tidsplan, hvis der i samme periode skal plantes mange træer i de øvrige bydele, hvorfor det anbefales, at træplantningerne koordineres på tværs af bydelene. Derudover kan antallet af træplantninger afvige fra det angivne antal i budgetnotatet på grund af usikkerhed omkring jordbunds- og ledningsforhold i de specifikke anlægsprojekter.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,1 mio. kr. i perioden 2017-2018. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2017 og 0,11 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til pleje af træerne.

Anlægs og driftsudgifter er beregnet ud fra, at et parktræ har en samlet anlægspris på 1.000-20.000 kr. og en plejepris pr. træ pr. år på 1.000 kr. Et gadetræ har en samlet anlægspris på 20.000-125.000 kr. og en plejepris pr. træ pr. år på 2000 kr.. Herudover er der beregnet 7 % af anlægsprisen til projektledelse.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>1. Flere træer i Classens Have</i>							
- Projektledelse		14				14	14*
- Udførelse		200				200	200*
<i>2. Gadetræer i Borgergade</i>							
- Projektledelse		39	39			78	78*
- Udførelse		560	560			1.120	1.120*
<i>3. Gadetræer i Kronprinsessegade</i>							
- Projektledelse		53	53			106	106*
- Udførelse		750	750			1.500	1.500*
<i>4. Gadetræer i Klerkegade, Olfert Fischer Gade og Sankt Pauls Gade</i>							
- Projektledelse		33	33			66	66*
- Udførelse		480	480			960	960*
Anlægsudgifter i alt		2.129	1.915			4.044	4.044*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
<i>1. Flere træer i Classens Have</i>							
- Pleje af træer		10	20	20	20	70	
<i>2. Gadetræer i Borgergade</i>							
- Pleje af træer		14	28	28	28	98	
<i>3. Gadetræer til Kronprinsessegade</i>							
- Pleje af træer		19	38	38	38	133	
<i>4. Gadetræer i Klerkegade, Olfert Fischer Gade og Sankt Pauls Gade</i>							
- Pleje af træer		12	24	24	24	84	
Afledte serviceudgifter i alt		55	110	110	110	385	

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

Projektet har synergieffekter med de øvrige ”Flere træer”- projekter. Hvis kun ét af projekterne vedtages, vil effektiviseringstiltaget ’Længere planlægningshorisont’ ikke kunne realiseres, hvorfor forvaltningen forventer en samlet effektivisering er på 2,8 %. Hvis alle projekterne vedtages, kan der derimod potentielt opnås en effektivisering på 4,8 %.

Delaktiviteterne forventes igangsat fra januar 2017 og ibrugtaget løbende frem til december 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisninger

Københavns Kommunes træpolitik 2016-2025:

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

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

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



TMxx Medfinansiering af nye tiltag i Naturpark Amager

10. juni 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Amager Vest

Lokalitet/Adresse
Naturpark Amager

Baggrund

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

Indhold

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

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

Tre nye hovedindgange til naturparken i Københavns Kommune/på kommunegrænsen

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

Blå støttepunkter

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

Den sociale dimension

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

Fælles tværgående initiativer, som går på tværs af kommunegrænser

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

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

Overordnede målsætninger og effekter

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

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

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

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

Økonomi

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

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

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

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

Risikovurdering

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

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

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

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

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

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		1.000	500	500		2.000	
- Udførelse		2.500	6.500	6.500	7.000	22.500	
Anlægsudgifter i alt		3.500	7.000	7.000	7.000	24.500	
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift		450	1.450	1.450	2.450	5.800	
Afledte serviceudgifter i alt		450	1.450	1.450	2.450	5.800	

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

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Henvisninger

Naturpark Amager – Udviklingsstrategi (2013).

http://naturstyrelsen.dk/media/180880/udviklingsstrategi_naturpark_amager_2752013_lav_pr.pdf

Naturpark Amager – Naturparkplan 2015-2020 (2014).

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

Naturpark Amager – Muligheder og indsatser (2015).

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

Bynatur i København – Strategi 2015-2025.

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1447_EDTTg7TXgO.pdf

Bilag

Bilag 1. Oversigtskort over Naturpark Amager

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

Bilag 1. Oversigtskort over Naturpark Amager



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





TM29d KBH 2025 Klimaplanen – Dybdegående energirenoveringer i den almene boligsektor

7. september 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog den 23. august 2012, at København skal være CO₂-neutral i 2025. Energibesparelser i bygningerne skal sikre, at København bliver CO₂-neutral på den billigste måde for samfundet og for københavnernes.

De almene boliger udgør 20 % af boligerne i Københavns Kommune, og boligforeningerne indgår i et tæt samarbejde med kommunen om bygge- og renoveringsprojekter. Den almene boligsektor er derfor en central part i at nå målsætningen om CO₂-neutralitet. Dertil kommer, at Boligselskabernes Landsforenings 1. kreds i Hovedaftalen med Københavns Kommune har indgået aftale om at reducere varmekonsumet med 30 % i 2025.

Indhold

Der ønskes midler til en støttepulje, der skal bidrage til en markant reduktion af energiforbruget i den almene sektor. Gennem konkrete projekter implementeres både velafprøvede og nye løsninger til energioptimering. Projekterne medfører i sig selv en reduceret CO₂-udledning, og erfaringerne fra den almene sektor skal bruges aktivt til energioptimering af den resterende byggesektor.

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

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

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

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

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

Overordnede målsætninger og effekter

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

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Dybdegående energireoveringer i den almene boligsektor	<ul style="list-style-type: none"> - Bedre boliger med opgraderet indeklima uden skimmelsvamp. - Samlet energibesparelse på 20.000 MWh., svarende til ca. 4 % af det samlede energiforbrug i sektoren. - Samlet reduktion i CO₂-udledningen på ca. 1.000 ton i 2020. - Samlet driftsbesparelse for boligorganisationerne på 13 mio. kr. pr. år., når hele puljen er udmøntet. - Driftsbesparelse for boligorganisationerne pr. bolig på 900 kr./år.
Projektleder til udbredelse af løsninger	<ul style="list-style-type: none"> - Forankring af puljen i den almene boligsektor. - Vidensopsamling og energioptimering af andre sektorer i København.
Beskæftigelseeffekt (41,0 mio. kr.)	49,2 årsværk

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

Økonomi

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

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

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

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

Risikovurdering

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

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

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

Tabel 3. Anlægsudgifter

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

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

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

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

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

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

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

Henvisninger

KBH 2025 Klimaplanen.

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/930_QP7u8mn5bb.pdf



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



Baggrund

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

Indhold

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

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

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

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

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

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

12. august 2016

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Brønshøj/Husum

Lokalitet/Adresse
Ruten, Hillerødmotorvejen, Kobbelvænget, Åkandevej

A. Busvejsforbindelse i forlængelse af Ruten til Gladsaxe/Mørkhøj

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

I forbindelse med linjeføringen skal der eksproprieres i alt 13.500 m² privat og offentligt areal, hvoraf ca. 8.400 m² er beliggende i Gladsaxe Kommune. Det vurderes juridisk lovligt for Københavns Kommune at finansiere hele vejanlægget, men den endelige udgiftsfordeling afventer en forhandling mellem Københavns Kommune og Gladsaxe Kommune.

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

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

C. Nye nordvendte ramper på Hillerødmotorvejen

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

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

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

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

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

Overordnede målsætninger og effekter

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

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

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

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

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

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

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

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

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

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

Risikovurdering

Risikovurderingen varierer for de tre projekter.

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

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

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

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

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

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

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

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

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

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

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

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

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

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

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

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

Tabel 4. Tidsangivelse

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

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

Tabel 5. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

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

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

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

Henvisninger

Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi.

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

Bilag

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

Bilag 2. Vejforbindelse C - Nordvendte ramper på Hillerødmotorvejen

Tre vejforbindelser i Tingbjerg

Vejforbindelse A – Mellem Tingbjerg og Mørkhøj i Gladsaxe

Forprojekt - Beskrivelse og konsekvenser



Udarbejdet af: STE/EPR/SCHØNHERR A/S
Kontrolleret af: TFJ/AVM/EPR
Godkendt af: EPR
Dato: 15.04.2016

Version: 02
Projekt nr.: 1004963-003

SCHØNHERR A/S
Klosterport 4A, 1. sal
8000 Århus C

MOE A/S
Buddingevej 272
DK-2860 Søborg
T: +45 4457 6000
CVR nr.: 64 04 56 28
www.moe.dk

Indholdsfortegnelse

1	Formål	4
1.1	Historik	4
2	Eksisterende forhold	5
2.1	Lokalisering	5
2.2	Eksisterende vej- og trafikforhold på det omkringliggende vejnet	5
2.3	Eksisterende bebyggede områder	6
2.4	Eksisterende institutioner i projektområdet	7
2.5	Naturbeskyttede områder	7
2.6	Eksisterende stiforbindelser	8
2.7	Eksisterende landskab, terræn og bevoksning	8
3	Forudsætninger for etablering af en ny vejforbindelse	9
3.1	Trafikale forudsætninger	9
3.2	Forudsætninger for tracéring og tværprofiler	10
3.3	Landskabelige forudsætninger	10
3.4	Opmærksomhedspunkter	10
4	Forprojekt - Forslag til en ny vejforbindelse	11
4.1	Linjeføring	11
4.2	Tværprofiler	11
4.3	Tracéets visuelle forhold – Landskab, bevoksning og beplantning	11
4.4	Fremtidige rekreative potentialer	11
4.5	Krydsforhold	11
5	Konsekvensanalyse	12
5.1	Etape opdeling	12
5.2	Udformning af busgade i første etape	12
5.3	Krydsudformning	14
5.4	Parkeringsforhold	15
5.5	Trafiksituation ved åbning af vejstrækning for alle motorkøretøjer	16
5.6	Planlagt hastighed	17
5.7	Matrikelforhold – Arealopgørelse ekspropriationer	17
5.8	Landskab, natur og bevoksning	18
5.9	Ændring af forhold som påvirker eksisterende bebyggelse	18
5.10	Sammenfatning	18
6	Anlægsoverslag	19
7	Konklusion	20
8	BILAG	20

1 Formål

Københavns Kommune har vedtaget Tingbjerg-Husum Byudviklingsstrategi, som indeholder ambitiøse forslag til udvikling af byområdet på den lange bane. Et af hovedprincipperne bag strategien er nye og opgraderede trafikforbindelser til og fra Tingbjerg. Den trafikale åbning af Tingbjerg er en forudsætning for, at den samlede byudviklingsstrategi kan lykkes. Byudviklingsstrategien peger på otte nye eller opgraderede trafikforbindelser for biler, cykler, fodgængere og kollektiv trafik (herunder letbane), der skal åbne Tingbjerg op mod omgivelserne. Tre af disse trafikforbindelser er nye vejforbindelser. En af de tre vejforbindelser er en ny vej mellem Tingbjerg og Mørkhøj i Gladsaxe Kommune, som også benævnes Vejforbindelse A.

Formålet med dette forprojekt er at synliggøre de muligheder og konsekvenser, der er forbundet med at anlægge en ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Mørkhøj. Derudover skal det give et realistisk billede af de anlægsøkonomiske udgifter, der er forbundet med Vejforbindelse A. Forprojektet består af nærværende notat, samt plan- og tværsnittegninger og to visualiseringer af den nye vejforbindelse vedlagt som bilag.

1.1 Historik

Tingbjerg-Husum Byudviklingsstrategi er udarbejdet af Københavns Kommune samt boligforeningerne fsb og KAB/SAB og udpeger tre mulige alternativer til en ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Gladsaxe: Vejforbindelse A0, Vejforbindelse A1 og Vejforbindelse A2. Se figur 1. I byudviklingsstrategien vurderes linjeføring A0 at være den forbindelse, der bedst opfylder ønsker og mål om at skabe bedre tilgængelighed til og fra Tingbjerg.



Figur 1. Oversigt over alle behandlede vejforbindelser i byudviklingsstrategien

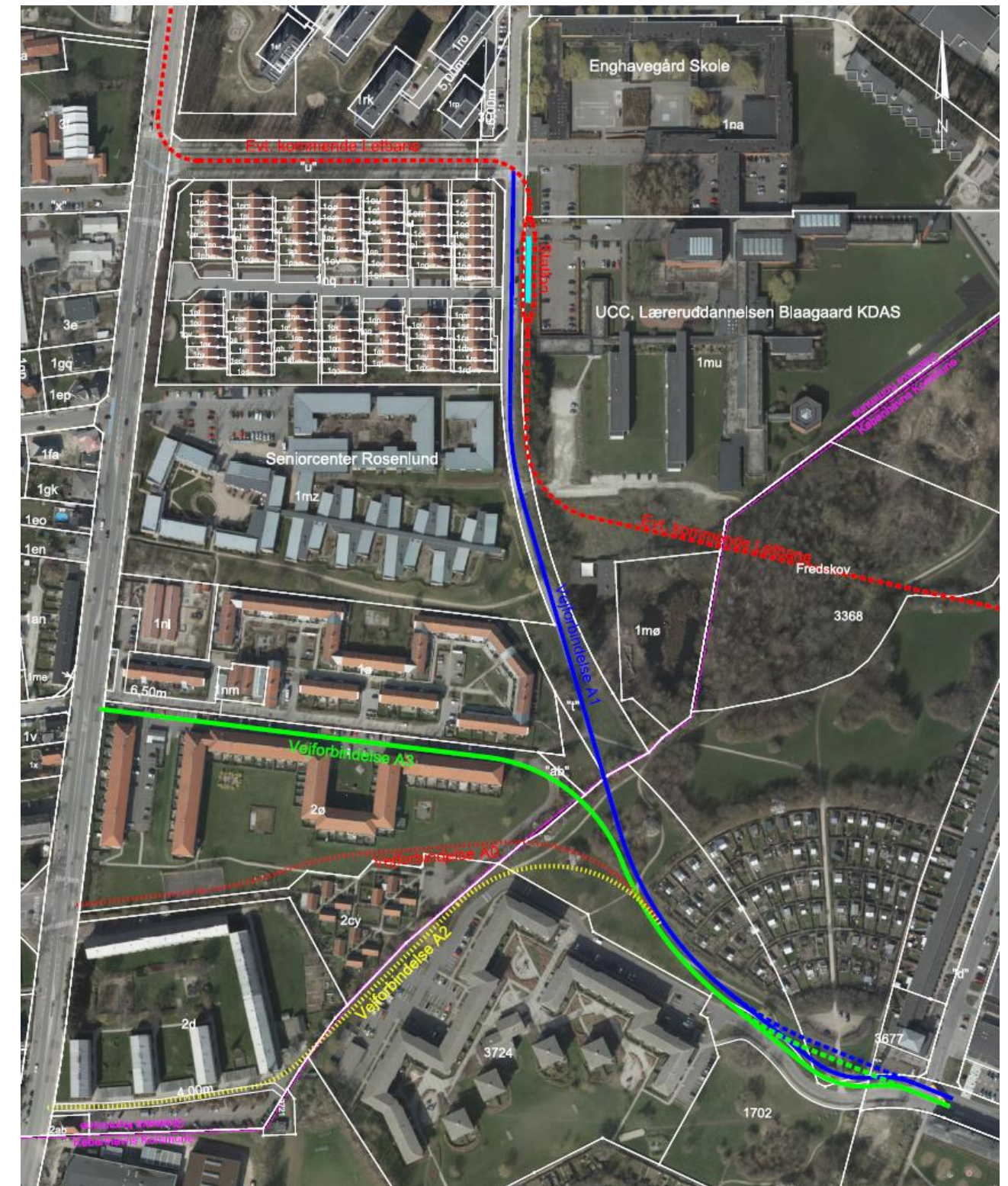
Den 18. december 2015 blev der afholdt møde mellem Københavns Kommune og Gladsaxe Kommune, hvor det blev besluttet udelukkende at arbejde videre med vejforbindelse A1 samt en ny alternativ vejforbindelse fra Tingbjerg (krydset Ruten/Langhusvej) til Mørkhøjvej gennem boligområdet ved Birkehaven (Vejforbindelse A3), se figur 2. Det skyldtes primært de forventede gener i et boligområde, som i dag er meget roligt. Herudover var der store terrænforskelle samt ekspropriation af ejendomme og dermed ikke kun ekspropriation af matrikelområder. Gladsaxe Kommune var ydermere bekymrede for øget trafikbelastning på bl.a. Mørkhøjvej og ved Enghavegård Skole kombineret med, at den nye vej forventes at have begrænset nytteeffekt for beboere i Gladsaxe.

MOE A/S har efterfølgende udarbejdet et screeningsnotat, som omfatter en analyse af fordele og ulemper ved vejforbindelse A3 (grøn) og den udvalgte forbindelse A1 (blå).

Det konkluderes, at der er flere fordele ved at etablere Vejforbindelse A1 frem for Vejforbindelse A3. Vejforbindelse A3 blev anbefalet fravalgt på baggrund af, at vejforbindelsen vil betyde et stort kompromis med trafiksikkerheden grundet manglende pladsforhold. Vejforbindelsen vil ligeledes skabe flere ud-

fordringer bl.a. nedlæggelse af parkeringspladser, støjgener samt evt. ekspropriation af private grunde, hvis vejens fulde bredde skal bevares.

Nærværende notat gennemgår derfor vejløsningen samt konsekvenserne for den udvalgte linjeføring Vejforbindelse A1.



Figur 2. Oversigtskort over mulige vejforbindelser for linjeføring A. Den lilla linje angiver kommunegrænsen

2 Eksisterende forhold

2.1 Lokalisering


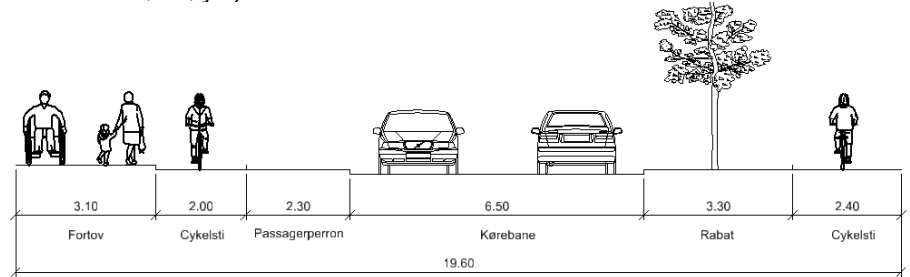

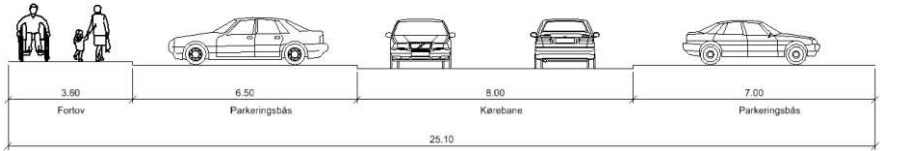
Den anlægsmæssige del af vejforbindelse A1 forløber mellem krydset Ruten/Langhusvej og Mørkhøj Parkallé sydvest for Enghavegård Skole inden vejen slår et sving mod vest. På figur 3 nedenfor ses linjeføringens fulde udstræk fra Ruten til Mørkhøjvej og hvor det ligeledes kan ses at vejforbindelsen i høj grad vil anvende Mørkhøj Parkallés eksisterende syd-nord gående tracé frem mod Enghavegård Skole. Ved Ruten vil den nye vej afløse den eksisterende del af Ruten vest for krydset Ruten/Langhusvej.



Figur 3. Lokalisering af den nye vejforbindelse A (stiplet rød linje). Ortofoto 2015 fra Københavns Kommune digitalt kort.

2.2 Eksisterende vej- og trafikforhold på det omkringliggende vejnet

I det følgende vil de berørte eksisterende veje blive gennemgået.

Vejstrækning	Beskrivelse / Eksisterende Vejprofil
<p>Ruten</p>  <p>Ruten ved krydset med Langhusvej</p>	<p>Ruten er en 2-sporet bydelsgade med bustrafik, skillerabatter med træer, cykelstier og fortove. Kørebane er ca. 6,5 m bred med pukkelbump. Hastighedsgrænsen er 40 km/t øst for Langhusvej og 50 km/t i krydset Ruten/Langhusvej. Vest for Langhusvej er der anbefalet hastighed på 30 km/t. I kommunens vejklassificering er vejen dog anført som 40 km/t-zone.</p> <p>Seneste tælling på Ruten øst for Langhusvej i 2015 viser ÅDT på 3.800 mkt., mens der ikke foreligger tællinger af cyklister og fodgængere. (ÅDT=årsdøgntrafik, mkt.=motorkøretøjer).</p>  <p>Ruten - Eksisterende vejprofil ved krydset med Langhusvej. Det nordlige parkeringsareal er ikke vist.</p>
<p>Langhusvej</p>  <p>Langhusvej ved krydset med Ruten</p>	<p>Langhusvej er en bred, 2-sporet bydelsgade med bustrafik, parkering og fortove. Kørebane er ca. 12 m bred med vinkelrette parkeringsbåse i begge sider samt supplerende kortere parkeringsbaner. Der er ingen cykelfaciliteter, dog har Københavns Kommune i 2016 igangsat projekt om cykelmulighed på Langhusvej, som forventes anlagt inden udgangen af 2017. Hastighedsgrænsen er 50 km/t, men i kommunens vejklassificering er vejen anført som 40 km/t-zone.</p> <p>Seneste tælling ved Langhusvej 24A i 2015 viser en ÅDT på 1.200 mkt., mens der ikke foreligger tællinger af cyklister og fodgængere. (ÅDT=årsdøgntrafik, mkt.=motorkøretøjer).</p>  <p>Langhusvej - Eksisterende vejprofil</p>

Mørkhøj Parkallé



Mørkhøj Parkallé mellem Mørkhøjvej og Enghavegård Skole



Mørkhøj Parkallé syd for Enghavegård Skole

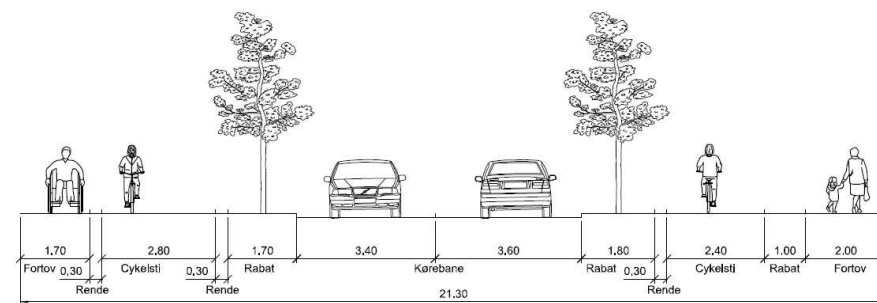
Mørkhøj Parkallé er en trafiksaneret facadeløs sidevej til Mørkhøjvej og er klassificeret som en lokal- samt skolevej. Vejen er hastighedsreguleret med en 40 km/t hastighedszone og er ca. 400 m lang.

Der er fortov og cykelstier i begge sider på strækningen mellem Mørkhøjvej og Enghavegård Skole. Krydset med Mørkhøjvej er signalreguleret.

Ved Enghavegård Skole slår vejen et 90 graders sving mod syd. Krydsningen er udformet som en hævet flade med parkeringspladsindkørsel til skolen samt en vej mod nord med indkørselsforbud for al biltrafik undtagen varekørsel.

Efter den hævede flade fortsætter vejen ca. 100 m i et smallere tracé indtil den indsnævres yderligere og slutter efter yderligere ca. 100 m. Strækningen servicerer primært boligarealet med rækkehuse mod vest. Herefter fortsætter vejen som en fællessti til fodgængere og cyklister.

Der forelægger ikke aktuelle trafiktal på Mørkhøj Parkallé. Det vurderes dog, at trafikbelastningen er begrænset eftersom vejstrækningen kun betjener et mindre boligområde samt Enghavegård Skole og UCC, Læreruddannelsen Blaagaard KDAS. ÅDT vurderes at være mindre end 1.000 mkt.



Mørkhøj Parkallé mellem Mørkhøjvej og Enghavegård skolen - Eksisterende vejprofil

Mørkhøj Parkallé syd for Enghavegård Skole har en sammenlagt bredde på ca. 10,4 m, hvoraf 2 x 1,8 m er til fortov. Fortovet i den østlige side ophører dog efter ca. 30 m ved indkørslen til parkeringspladsen ind til uddannelsesinstitutionen.

2.3 Eksisterende bebyggede områder

I det følgende beskrives de forskellige bebyggede områder, som den nye vejforbindelse kommer til at grænse op til.

Mørkhøj – Gladsaxe Kommune



Kvarteret består af et boligområde med lav bebyggelse og grønne boligveje.

I Mørkhøj er der knap 2.700 boliger og godt 5.800 beboere.

Kvarteret er fuldt udbygget og består af en del åben-lav bebyggelse opført i 1930'erne, heriblandt enklaver af selvbyggerhuse i bungalowstil. Boligbebyggelserne i 1-3 etager, som Torveparken og Torvegården, og etageboligerne ved Pilegårdsvej og Novembervej i 3 etager er opført i 1950'erne.

To boligbebyggelser i Torveparken, vest og Torvegården samt Mørkhøj Skole er udpeget som bevaringsværdige i kommuneatlasset og i kommuneplanen.

For yderligere information omkring matrikel forhold se Gladsaxes Kommuneplan: <http://kommuneplan.gladsaxe.dk>

Gyngemose – Gladsaxe Kommune



Kvarteret består af et byområde med tæt-lav bebyggelse og etageboliger, moderne erhvervs typer og fællesanlæg.

I Gyngemose-kvarteret er der knap 1.000 arbejdspladser, godt 1.300 boliger og knap 2.800 beboere.

Det markante højhus fra Danmarks Radios tid og de omkringliggende boligbebyggelser i 7 etager, opført i perioden 2006-12 i Gyngemosepark, dominerer i kvarteret. Kvarteret omfatter endvidere flere offentlige bebyggelser som UCC, Læreruddannelsen Blaagaard KDAS, Enghavegård Skole og Gyngemosehallen, der blev indviet i 2012.

I forbindelse med omdannelse af en del af det offentlige område vil der kunne skabes mulighed for yderligere byggeri. Hertil resterer der stadig en mindre byggemulighed til bolig eller erhvervsbyggeri i Gyngemosepark.

UCC, Læreruddannelsen Blaagaard KDAS og Enghavegård Skole er udpeget som bevaringsværdige i kommuneatlasset og i kommuneplanen.

Kvarteret grænser direkte op til det grønne område i Gyngemosen.

For yderligere information omkring matrikel forhold se Gladsaxes Kommuneplan: <http://kommuneplan.gladsaxe.dk>

**Kolonihave Tingbjerg
SAB Utterslevhuse
– Københavns Kommune**



Kolonihave Tingbjerg:

Haveforeningen Tingbjerg Pensionisthaver består af 75 haver. Kolonihaver er vejbetjent fra vejen Ruten og forbundet til Gyngemosens stisystem.

SAB Utterslevhuse:

Syd for Ruten og Kolonihave findes der SAB (Samvirkende Boligselskaber) Utterslevhuse. Bebyggelsen har en højde på fire etager.

Tingbjerg – Københavns Kommune



Tingbjerg

Bydelen Tingbjerg blev designet til at være en by i byen. Bydelen består primært af 3 etagers boligblokke samt eget handelsstrøg og kirke. Bydelen har over 5000 beboere, hvoraf en del af disse bor på Tingbjerg Kollegium.

Størstedelen af boligerne består af lave 3 etagers lejligheder der udbydes som almennyttige lejeboliger. Tingbjerg kan på visse tidspunkter af døgnet virke utryk at færdes rundt i, hvilket bl.a. er noget af det byudviklingsstrategien forsøger at gøre op med.

Placeringen af Tingbjerg er ret unik, da den grænser op til de grønne områder omkring Gyngemose og Utterslevmose. Det er bl.a. denne unikke placering så tæt på de grønne områder og samtidig tæt på Københavns centrum som byudviklingsstrategien bygger på.

2.4 Eksisterende institutioner i projektområdet



Den nye vejforbindelse vil krydse Gyngemose-kvarteret og benytte den eksisterende vejstrækning Mørkhøj Parkallé. Øst for Mørkhøj Parkallé findes der i dag Enghavegård Skole, Gyngemosehallen og UCC, Læreruddannelsen Blaagaard KDAS. Ved vejens udmundning mod syd har Gyngespejderne deres lokaler. Vest for Mørkhøj Parkallé passeres ligeledes Seniorcenter Rosenlund, denne trafikbetjenes dog fra Mørkhøjvej, men har facader ud mod Mørkhøj Parkallé.

Enghavegård Skole, UCC, Læreruddannelsen Blaagaard KDAS og Gyngespejdernes lokaler er vejbetjent fra Mørkhøj Parkallé. Parkeeringsarealer på terrænet til Enghavegård Skole og UCC, Læreruddannelsen Blaagaard KDAS afvikles via to overkørsler på Mørkhøj Parkallé.

Gyngemosehallen er vejbetjent fra Mørkhøj Parkallé og Gyngemose Parkvej.

2.5 Naturbeskyttede områder

Projektområdet er placeret i et område med fredede og beskyttede områder.

I Københavns Kommune ligger linjeføringen i et fredet område, som samtidig er dækket af en skovbyggelinje. I Gladsaxe Kommune er det kun skovbyggelinjen, som er gældende i forhold til det projekterede tracé.

Det fredede område refererer til fredningen af Utterslev Mose, som er fredet ved Fredningsnævnets kendelse af 13. juli 2000. Fredningen har til formål:

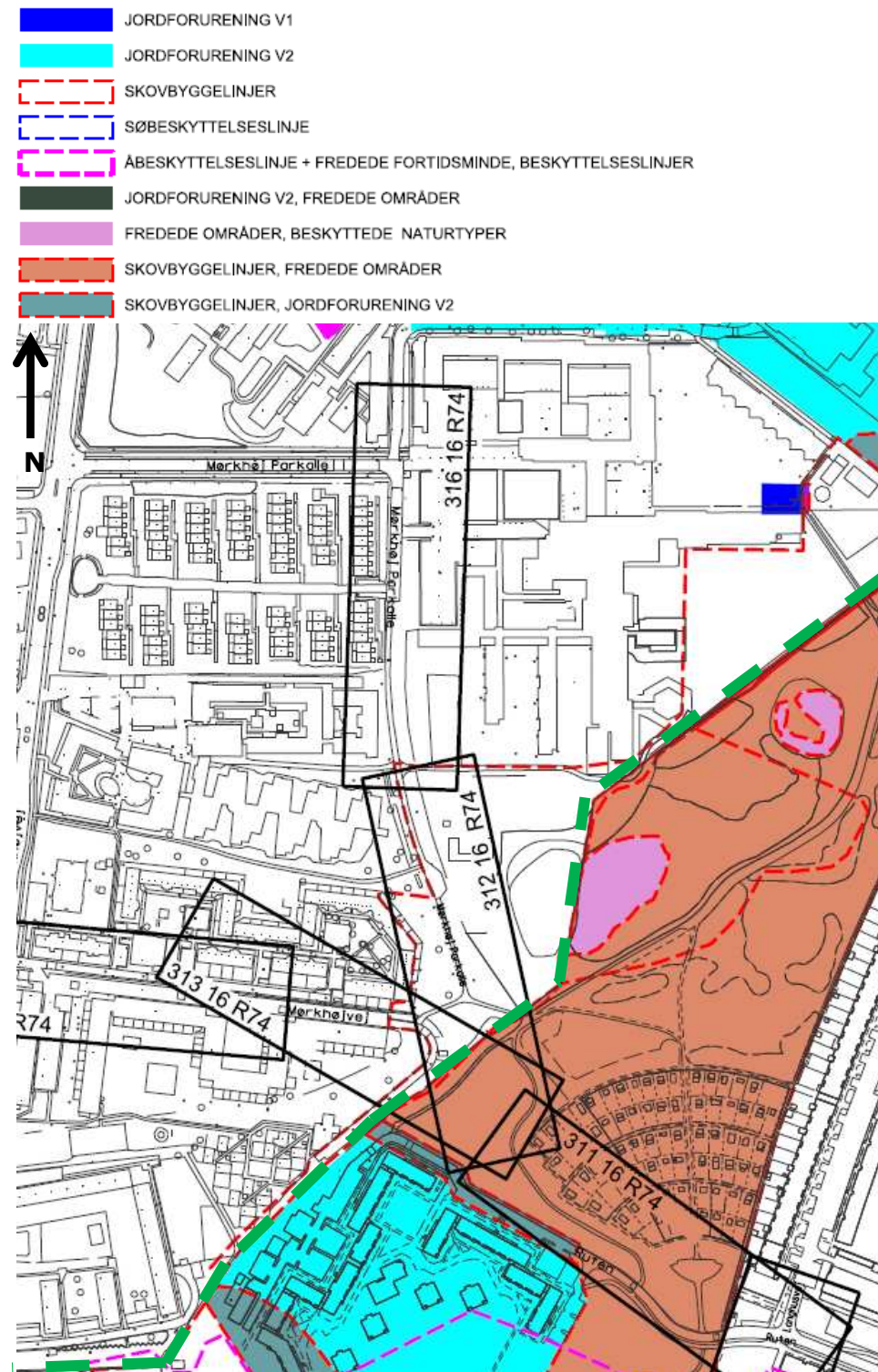
- at sikre området som parkområde,
- at sikre og muliggøre forbedring af områdets natur, landskab og rekreative værdier under hensyntagen til den historiske baggrund,
- at fastholde og regulere almenhedens færdsel i området, og
- at sikre Utterslev Mose, som en del af et regionalt sammenhængende net af grønne områder med vejforbindelse til Vestvolden og Hjortesprikkilen.

Fredningskendelsen forbyder ændringer i terræn og beplantninger medmindre det sker af hensyn til naturplejen. Der må ikke opføres bebyggelse eller andre anlæg. Mindre om- og tilbygninger til nuværende bygninger kan finde sted, hvis det er i overensstemmelse med plejeplanen for området.

Københavns Kommune er plejemyndighed for området.

I forhold til skovbyggelinjen § 17 gælder, at der ifølge Naturbeskyttelseslovens § 17 ikke må placeres bebyggelse, campingvogne, skure, boder, master og lignende inden for en afstand af 300 m fra skove. Kommunen kan give dispensation fra beskyttelsen.

Ved fældning af større træer, skal der i henhold til naturbeskyttelseslovens § 29a om beskyttelse af bilag IV-arters yngle- og rastesteder undersøges for levesteder for flagermus, da flere af disse arter yngler og raster i hulheder i større træer.



Figur 4. Oversigt over naturbeskyttede områder omkring projektområdet. Tegningerne 311 16 R74, 312 16 R74 og 316 16 R74 er vedlagt til Kortlægningsrapport udarbejdet af MOE A/S og Schønher A/S i februar 2016. Kommune-grænsen (grøn stiplede linje) er efterfølgende indtegnet på figuren.

På oversigtskortet ovenfor ses udbredelsen af fredninger, skovbyggelinjer o. lign. i området. I forhold til etablering af den nye vejforbindelse vil der således være behov for at ansøge om dispensation til etableringen af vejen.

Ifølge naturbeskyttelseslovens § 50, stk. 1, kan der dispenseres fra en fredningsbestemmelse, når det ansøgte ikke vil stride mod fredningens formål.

Den nye vejforbindelse vil derfor tage maksimalt hensyn til de fredede og beskyttede områder og vil sørge for dels, at der tages hensyn til områdets rekreative værdier og dels at indtænke tiltag, som vil forsøge at forbedre disse.

Herudover vil en ny vejforbindelse med den dertilhørende gennemkørende trafik skabe større opmærksomhed om området specielt, hvis der sørges for, at strækningens visuelle udtryk er indbydende og dermed tiltrækkende.

2.6 Eksisterende stiforbindelser

Forbindelsen mellem Mørkhøj, Gyngemosen og Tingbjerg består i dag af stisystemet mellem Mørkhøj Parkallé og Ruten.

Stisystemet har en rekreativ værdi som en del af oplevelse af naturområdet mellem Kolonihaver og uddannelsesinstitutioner. De eksisterende stiforbindelser forsøges bevaret ved etablering af den nye vejforbindelse.



Figur 5. Oversigtsbillede over eksisterende stiforbindelser i projektområdet. Linjeføringen for den nye vejforbindelse er angivet i rødt.

2.7 Eksisterende landskab, terræn og bevoksning

Det aktuelle projektområde er overordnet set karakteriseret af de eksisterende lokalveje – Ruten og Mørkhøj Parkallé samt af et grønt areal mellem Tingbjerg bebyggelsen og uddannelsesinstitutionerne Enghavegård skole og Professionshøjskolen UCC, hvor Gyngespejderne holder til.

Det grønne areal forbinder Gyngemosen med Vestvolden, og er en del af et samlet fredet område omfattet af "Fredningen af Utterslev mose". Gyngemosen opleves som utryk af brugerne og særlig efter mørkets frembrud.

Ruten

Hovedgaden Ruten passerer forbi bebyggelsen Tingbjerg som afsluttes med Tingbjerg Kirke. Bebyggelsen er opført i gul tegl med en højde på 3 etager, og Tingbjerg er klassificeret som en bebyggelse med høj bevaringsværdi.

Mod vest ender Ruten ved bebyggelsen Utterslev Huse, som har en højde på 4 etager.

Nord for Ruten ligger et område med kolonihaver der lægger sig op på det grønne areal mellem Tingbjerg og Gyngemosen.

Mørkhøj Parkallé

Det aktuelle vej- og stiforløb fremstår med et varieret udtryk.

Den sydlige del er smal og grænser mod øst op til det grønne område nord for kolonihaverne, mens vestsiden præges af tilbagetrukne boligbebyggelser i 2-3 etager og relativt brede grønne forarealer.

Den nordlige del opleves mere bymæssig. Mod vest skærmer beplantede volde en række boligbebyggelser i overvejende 2 etager, som visuelt fremstår forskelligt med intern infrastruktur, parkering og grønne fællesområder.

Mod øst opleves området mere åbent med større åbne plæner og parkeringsområde foran uddannelsesinstitutionerne Enghavegård skole og UCC, Læreruddannelsen Blaagaard KDAS.

Eksisterende bevoksninger

Det grønne areal nord for kolonihaverne skaber en rekreativ forbindelse til de store omkringliggende naturområder, og er et aktiv for det samlede område. Bevoksningen fremstår forskelligartet og delvist selvgroet med trægrupper, buskadsler og levende hegn samt et mindre fredskovsareal som en del af et større beplantningsbælte mellem kolonihaverne og UCC.

Den generelle bevoksning består overvejende af blandede løvtræer.

Beplantningsbælte / fredskovsarealet mellem kolonihaverne og UCC præges af poppel og pil samt blomstrende og bærbærende træer og buske.

Vest for Tingbjerg kirke og kirketårn samt nord for kolonihaverne fremstår lokaliteten åben med parklignende områder, mens den nord for op mod Mørkhøj Parkallé fremstår mere lukket, naturpræget og næsten ufremkommelig.

Langs Ruten, syd for kolonihaverne, er der plantet kirsebærtræer og længere mod vest ved Utterslev Huse er der plantet hestekastanje - vejplantningerne er her af nyere dato.

Langs Mørkhøj Parkallé er bevoksningen begrænset og består overvejende af levende hegn og solitære træer som afskærmning ift. bagvedliggende bebyggelser.



Figur 6. Oversigtsbillede langs Ruten, syd for Kolonihaver



Figur 7. Oversigtsbillede mellem kolonihaver og uddannelsesinstitutioner i Gladsaxe og den grønne kile. Linjeføring for den nye vejforbindelse er angivet i rødt.

3 Forudsætninger for etablering af en ny vejforbindelse

3.1 Trafikale forudsætninger

Formålet med den nye vejforbindelse er jf. byudviklingsstrategien, at øge gennemstrømningen af mennesker i Tingbjerg markant, hvilket spiller en central rolle i at øge trygheden for beboere og besøgende i området. En ny vejforbindelse vil ligeledes øge mulighederne for at tiltrække nye byfunktioner og udvikle området positivt.

Vejstrækningen planlægges i første etape etableret som en busgade, hvor kun busser, lette trafikanter og beboerkørsel er tilladt. Busgaden åbner op for at den højklassede buslinje 2A, som i dag har endestation i Tingbjerg ved Gavlhusvej, kan forlænges. Dette vil betyde et løft i antallet af passagerer som passerer gennem områderne samt at den generelle kollektive trafikbetjening i områderne vil forbedres betydeligt. Der er ligeledes mulighed for at etablere busstoppesteder på vejstrækningen.

I en senere fase kan vejstrækningen åbnes for alle motorkøretøjer. Dette vil ændre trafikbilledet en del i forhold til i dag. Generelt kan der forventes mindre trafik på Mørkhøjvej og mere trafik på Novembervej pga. bilisternes nye rutevalg. Den nye vejforbindelse vil generere gennemkørende trafik mellem Mørkhøjvej og Ruten, men den vil samtidig give en markant bedre trafikbetjening af områderne, hvilket skaber et stort potentiale for fremtidig byudvikling.

Samtidig arbejder bl.a. Københavns Kommune for at etablere en ny letbanelinje mellem Nørrebro st. og Gladsaxe Trafikplads igennem Tingbjerg-Husum området. En etablering af en letbane igennem Tingbjerg og Gyngemose området vil være et markant løft af den kollektive trafikbetjening samt give et nyt kendskab til området for de mange passagerer, der vil passere igennem byområdet. Den mulige linjeføring foreslår station ved Enghavegård Skole på Mørkhøj Parkallé.

Vejstrækningen dimensioneres til 40 km/t, så hastigheden nedsættes i gennem det bebyggede område og støjgenerne minimeres mest muligt. Vejen planlægges desuden trafiksaneret så hastighedsbegrænsningen samt områdets rolighed vil blive respekteret. Vejforbindelsen foreslås anlagt med fortov og cykelsti i begge sider og kørebanebredden dimensioneres til buskørsel.

Trafiksikkerheden og tilgængeligheden på den nye vejforbindelse prioriteres meget højt. Det betyder derfor bl.a., at alle krydsende stier planlægges tilsluttet den valgte vejforbindelses fortov eller vil få etableret en sikker krydsning af vejen. I næste fase af projektet vil de eksisterende stiforløb, stitilslutninger

samt overgange blive gennemgået i tæt samarbejde med Københavns Kommune og evt. Gladsaxe Kommune, for at klarlægge deres fremtidige placeringer og forløb.

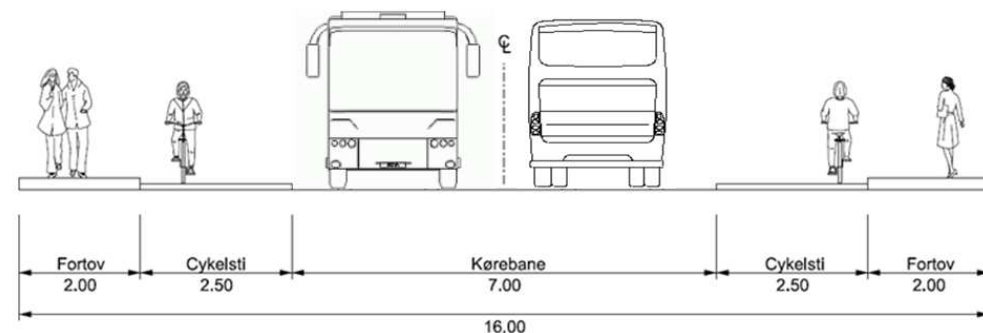
På baggrund af byudviklingsstrategien er der udarbejdet en helhedsplan for Ruten mellem Langhusvej og Åkandevej. Ruten designes jf. helhedsplanen til at afvikle den evt. kommende letbane i et fælles tracé med bil- og busstrafik, cyklister samt fodgængere. Krydset Langhusvej/Ruten bør derfor designes efter helhedsplanens principper således at de evt. fremtidige forhold tilgodeses. Som en del af byudviklingsstrategien er der ligeledes planlagt en ny cykelstiforbindelse langs Langhusvej. Denne bør der ligeledes tages hensyn til i projektet iht. krydsudformning med Ruten og sammenhængende trafikforbindelse med den nye linjeføring.

3.2 Forudsætninger for tracéring og tværprofiler

Vejelementerne for tværsnit, linjeføring og længdeprofil er projekteret efter en planlægningshastighed på 40 km/t iht. vejreglerne. Værdierne sikrer, at der opnås et acceptabelt niveau for trafiksikkerhed, fremkommelighed, tilgængelighed og afvanding.

Gangarealerne udformes, hvor det er muligt, med et maksimalt længdefald på 40 ‰ og et maksimalt tværfald på 25 ‰ i overensstemmelse med "Færdselsarealer for alle – Håndbog i Tilgængelighed, 2013" fra Vejdirektoratet. I en senere projekteringsfase skal der indarbejdes taktile felter, ledelinjer, lydfyr på signalanlæg med særlig fokus på de steder, hvor fodgængere skal krydse trafikerede veje for at imødekomme tilgængeligheden for alle.

Vejen foreslås anlagt med et standardtværsnit på sammenlagt 16 m i bredden. Heraf vil 2 x 2 meter være fortov, 2 x 2,5 m være cykelsti samt en kørebane på 2 x 3,5 m, da vejen skal dimensioneres til buskørsel.



Figur 8. Standardtværsnit for den nye vejforbindelse.

3.3 Landskabelige forudsætninger

En meget vigtig forudsætning for etablering af en fremtidig vejforbindelse er hensynet til de fredede og beskyttede områder – herunder at den eksisterende beplantning berøres så lidt som muligt. Se kort med fredskov / beskyttede områder figur 4.

Der må grundlæggende ikke reguleres i terrænet jf. fredningen. Det er derfor afgørende for et vellykket resultat, at længdeprofilet tilpasses eksisterende terræn bedst muligt, og at terrænreguleringen på arealerne omkring vejforbindelsen udføres, så vejen ikke opleves som et fremmedelement og en barriere i landskabet. Offentlighedens ret til færdsel i området skal fastholdes.

Områdets grønne arealer nord for kolonihaverne vurderes væsentlig at fastholde, både som grøn og rekreativ forbindelse samt som visuel sammenhæng mellem Gyngemosen og Vestvolden. Vejforbindelsen skal derfor, så vidt muligt, placeres i allerede eksisterende tracé for veje og stier. Der skal være fokus på, at den krydsende vejforbindelse ikke opleves dominerende i det grønne område i forhold til terrænbearbejdning, valg af materialer, udstyr, belægninger og terræntilpasning.

Der tages vare på eksisterende bevoksninger. Hvor væsentlige eksisterende bevoksninger ryddes, re-etableres bevoksningen i størst muligt omfang, med arter som eksisterende. Nye beplantninger tilføres

området under hensyntagen til områdets eksisterende karakter og indpasning af den nye forbindelse. Ved genplantning af større træer skal dette af hensyn til områdets biologiske og rekreative værdier ske med træer af en hvis størrelse.

De eksisterende kolonihaver må ikke direkte berøres. En vigtig forudsætning for etablering af en fremtidig forbindelse er hensynet til de beskyttede områder, og at området er fredet under hensyntagen til beskyttelseslinjer for fredede fortidsminder, søer og vandløb.

3.4 Opmærksomhedspunkter

- Den nye vejforbindelse skal tage hensyn til de fredede og beskyttede områder, så de berøres så lidt som muligt.
- Vejens nye tracé skal udvise særlig stor omhu ift. terrænbearbejdning og tilpasning til eksisterende terræn, beplantning, inventar og udstyr. Den nye vejforbindelse skal støtte den visuelle sammenhæng mellem Gyngemosen og Vestvolden og ikke være en barriere.
- Vejens udformning skal støtte trafiksikkerheden for skolebørn ved etablering af sikre krydsningspunkter og nedsættelse af hastigheden.
- Støjniveauet forsøges begrænset.
- Eksisterende stiforbindelser bevares, men hver stikrydsning bør i næste fase af projektet vurderes og gentænkes om nødvendigt i samarbejde med Københavns Kommune og evt. Gladsaxe kommune. Krydsninger skal kunne foregå i niveau. Placeringen af krydsningerne på strækningen skal ligeledes bearbejdes yderligere i næste fase og i samarbejde med Københavns kommune og evt. Gladsaxe Kommune.
- Overordnet set skal den foreslåede busforbindelse ses som en opgradering af den kollektive trafik og de eksisterende sammenhænge i området.

4 Forprojekt - Forslag til en ny vejforbindelse

4.1 Linjeføring

Den fremtidige vejstrækning vil blive ca. 660 m lang og passere henover kommunegrænsen mellem København og Gladsaxe. I dag er der, som tidligere nævnt, kun begrænset forbindelse mellem kommunerne via to mindre stier.

Efter starten i krydset Ruten/Langhusvej slår vejforbindelsen et sving mod syd for at komme rundt om Tingbjerg Kirkes klokketårn. Herefter fortsætter vejforbindelsen mod nord igennem det grønne område mellem de eksisterende kolonihaver og Utterslevhuse syd for Ruten. Efterfølgende fortsætter vejen mod kommunegrænsen i nordvestlig retning, hvor den slutter til Mørkhøj Parkallé.

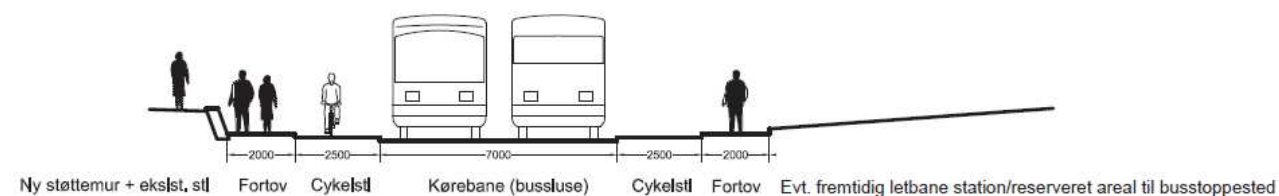
Vejforbindelsen holdes, som nævnt, syd for kolonihaven og forventes ikke at påvirke disse i anden grad end et mindre forhøjet støjniveau. Den nuværende vestlige forlængelse af Ruten efter krydset nedlægges og der etableres indkørsler fra den nye vejforbindelse til de eksisterende parkeringsområder ved Utterslevhuse.

Fra krydset ved Enghavegård Skole vil vejen fortsætte med dens nuværende tracé frem til Mørkhøjvej.

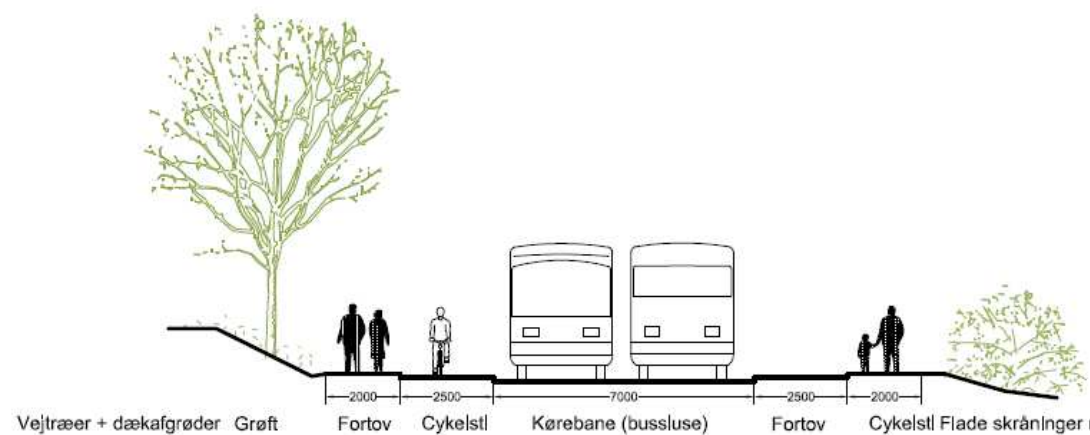
På figur 11 ses et udsnit fra plantegningen af vejforbindelsens udstrækning.

4.2 Tværprofiler

Principsnit for den nye vejforbindelse ved eksisterende bebyggelse på Mørkhøj Parkallé og ved kolonihaver er illustreret i det nedenstående.



Figur 9. Principsnit for Mørkhøj Parkallé. Mål er angivet i mm.



Figur 10. Principsnit ved kolonihaver. Mål er angivet i mm.

4.3 Tracéets visuelle forhold – Landskab, bevoksning og beplantning

Af hensyn til fredninger og beskyttelseslinjer anlægges vejforbindelsen, som tidligere nævnt, på så store stræk som muligt i de eksisterende veje og stier (Ruten og Mørkhøj Parkallé), da dette vil minimere påvirkningen af det grønne areal mest muligt.

På den nordlige del af Mørkhøj Parkallé vil et nyt vejprofil samt et muligvis kommende separat letbane-tracé parallelt med vejen fylde mere end det eksisterende vejprofil. Det vil derfor være nødvendigt at fjerne en eksisterende buskbeplantet vold og i stedet anlægge en støttemur.

Bevoksning og beplantning

Det vil være nødvendigt at fjerne eksisterende bevoksning på dele af områderne langs vejforbindelsen – herunder kan særligt nævnes dele af et eksisterende læbælte øst for Mørkhøj Parkallé samt dele af trægrupper og buskadser i den sydlige det grønne areal nord for kolonihaverne.

Hvor særlige visuelle sammenhænge eller rekreative forbindelser har gavn af en oprydning i fx selvsåede bevoksninger vurderes disse i sammenhæng med de relevante myndigheder.

Der plantes en række vejtræer med en indbyrdes afstand på 7 m langs den nye vejforbindelses vestlige side. Vejtræerne vil danne en sammenhængende ryg som vil understrege den nye forbindelse som væsentlig både visuelt og i betydning.

4.4 Fremtidige rekreative potentialer

Den nye vejforbindelse kan i fremtiden danne grundlag for etableringen af en ny rekreativ oplevelsesrute som yderligere vil styrke området's sammenhængskraft. Ruten tænkes udformet med forskellige karakterer og aktiviteter tilpasset de tre forskellige overordnede kontekster på strækningen.

Langs den nordlige del af Mørkhøj Parkallé er konteksten urban og præges i særlig grad af de tilstødende uddannelsesinstitutioner. Her kan for eksempel arbejdes med et "bybånd", som giver adgang til mere anlægstunge aktiviteter langs institutionerne. Det kunne være aktiviteter som legeplads, parkour og boldspil.

Den sydlige del af Mørkhøj Parkallé ligger direkte op ad det grønne areal. Her er konteksten landskabelig og tilknyttet det brede plantebælte og den lille fredskov. Her kan eksisterende spejderaktiviteter udbygges med øvrige rekreative tiltag knyttet til omkringliggende landskabelige kvaliteter. Det kunne for eksempel være slaglines, tovbaner, og klatreaktiteter.

Langs Ruten bliver konteksten igen bymæssig, og fremtidige aktiviteter kan eksempelvis knyttes op på kulturelle tiltag med kirke og bibliotek.

4.5 Krydsforhold

Krydset ved Ruten /Langhusvej

Den nye vejforbindelse tilsluttes Ruten og Langhusvej i niveau. Krydset forudsættes ombygget med signalregulering. Den endelige krydsudformning skal fastlægges i en senere fase af projektet.

Krydssets udformning fastlægges ved at indarbejde helhedsplanen for Ruten, det nye vejprojekt for Langhusvej og den fremtidige vejforbindelse mellem Bystævnet og Ruten. I afsnit 5 er der beskrevet forudsætninger og konsekvenser for krydsudformningen.

Krydset på Mørkhøj Parkallé ved skolen

Den nye vejforbindelse tilsluttes Mørkhøj Parkallé i niveau. Krydset forudsættes ombygget med signalregulering, som bør fastlægges i en senere fase af projektet. I afsnit 5 er der beskrevet forudsætninger og konsekvenser for krydsudformningen.

Stitilslutninger og overkørsler

Eksisterende stikrydsning gentænkes med fokus på krydsninger i niveau, og krydsende stifterforbindelser kobles til fortovet langs busvejen. I næste fase af projektet bør stitilslutningerne til busvejen bearbejdes yderligere, da det bør klarlægges om der ønskes etableret sikre overgange med midteheller. Ligeledes

bør det fremtidige stiforløb bearbejdes yderligere i næste fase af projektet, eftersom busvejen vil afskære en del af de eksisterende stier. Det fremtidige stiforløb samt de evt. sikre overgange tænkes derfor planlagt i tæt samarbejde mellem rådgiver og Københavns Kommune, evt. med input fra Gladsaxe Kommune.

Der foreslås etableret to nye indkørsler til Utterslevhuse, som tilsluttes den nye vejforbindelse ved en overkørsel.

Indkørslen til kolonihaverne tilsluttes den nye vej ved en ny overkørsel.

Indkørslen til parkeringsarealet på terræn ved den bioekologiske center på Mørkhøj Parkallé udformes som en overkørsel.

Eksisterende overkørsler til parkeringsarealer på terræn langs Mørkhøj Parkallé til UCC, Læreruddannelsen Blaagaard KDAS og Enghavegård Skole bliver lukket ved etablering af den nye vejforbindelse. Adgangsforholdet sker ved signalreguleret kryds ved skolen som erstatter den eksisterende hævede flade.

5 Konsekvensanalyse

5.1 Etape opdeling

Den nye vejforbindelse planlægges etableret med forskellige vejfunktioner i forskellige etaper:

Etape 1. Etablering af en busgade mellem Mørkhøj og Tingbjerg. Beboernes kørsel og cykeltrafik tillades.

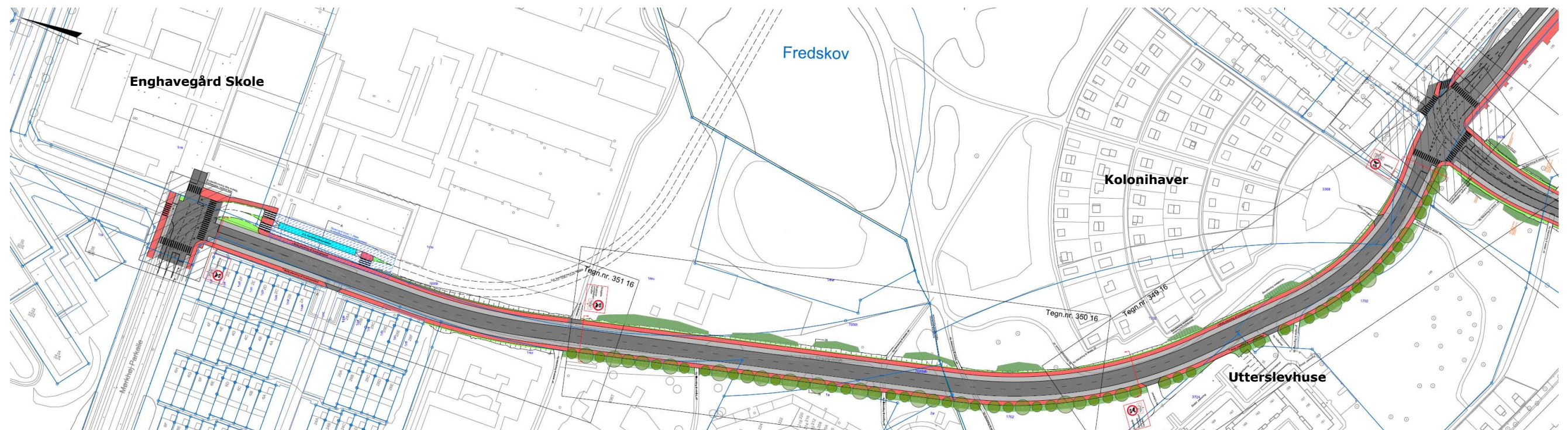
Etape 2. Åbning af vejstrækningen til al trafik. (Ikke endeligt besluttet)

Etape 3. Etablering af letbane. (Ikke endeligt besluttet)

Hvad angår etape 2 og etape 3 er disse ikke endeligt besluttet. Etape 2 etableres bl.a. kun hvis der opnås enighed mellem Københavns Kommune og Gladsaxe Kommune derudover kræver etablering af etape 3 at letbaneforbindelsen mellem Nørrebro st. og Gladsaxe Trafikplads vedtages politisk ved en anlægslov.

5.2 Udformning af busgade i første etape

Den nye vejforbindelse er, som tidligere nævnt, i første omgang en vej forbeholdt bustrafik. De etablerede cykelstier i begge sider af strækningen, sikrer at cykler og knallerter vil være tilladte på busvejen.



Figur 11. Linjeføringen mellem krydset Ruten/Langhusvej/Vejforbindelse B og Mørkhøj Parkallé. Udsnit af tegning 348 16.

Ved etablering af busvejen er der væsentlige fordele ved at ændre den højklassede buslinje 2A's rute til denne nye vejforbindelse (forlængelse af Ruten mod Gladsaxe/Mørkhøj) samt evt. ligeledes til den nye vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum over Vestvolden med en eventuel omkørsel i Tingbjerg og herefter fortsætte mod Gladsaxe. Ændringerne til 2A's rute bør bearbejdes og analyseres yderligere og i tæt samarbejde med MOVIA i næste fase af projektet.

Etableringen af busvejen skal ikke være til gene for de eksisterende beboere, og der skal fortsat være adgang til bebyggelsen langs Mørkhøj Parkallé til Utterslevhuse og til Kolonihaverne. Hvis busvejen etableres på en kort strækning, fx mellem indkørslen til Utterslevhuse og indkørslen til rækkehusene på Mørkhøj Parkallé, undgår man anden gennemkørende trafik, mens vejen stadigvæk kan benyttes af lokaltrafikken på begge sider af busvejen. Man skal dog være opmærksom på, at forbud – specielt over korte strækninger- i et vist omfang ikke overholdes. Erfaringer viser, at jo kortere forbudsstrækningen er, jo større er graden af overtrædelse.

Af ovennævnte grunde er det valgt at etablere en busvej på hele strækningen mellem krydset ved Enghavegård Skole og krydset ved Ruten. Oprettelse og skiltning af busvejen skal følge Afmærkningsbekendtgørelsen og vejreglerne for færdselstavler og afmærkning på kørebanen. Der opsættes tavlerne "Motorkøretøjer forbudt" (C22,1) med undertavler, der viser, at buskørsel og beboerkørsel er tilladt. Ved at forbyde indkørsel for motorkøretøjer bortset fra busser i begge retninger fjernes uønsket gennemkørende trafik.

For at undgå gennemkørende trafik fra beboerne foreslås etableret busluser midt på strækningen. Dvs. mellem den nordligste indkørsel til parkeringsareal for Utterslevhuse og indkørslen til Gyngespejdnernes spejderhytte.

Udformning og anvendelse af busluser

Der findes en række forskellige slags busluser:

1. Busluser etableret alene ved skiltning
2. Sporviddeforhindring, der kun tillader passage af køretøjer med samme sporvidde som busser
3. Mekanisk sluse, bestående af en bom eller steele, der kun lader busser at passere.
4. Busluser etableret ved skiltning og visuelle forhold på kørebanen, f. eks. farvet slidlag.

En busluse, der alene er afmærket og uden andre fysiske virkemidler, kan ikke forventes at få den ønskede effekt. Alene skiltning er dog et enkelt og billigt virkemiddel. Etablering af busluse med sporviddeforhindringer har i almindelighed vist sig mere drifts- og hærværksikre end bomme. Men udførelsen af en "grav" er tit vurderet ikke realistisk pga. trafikikkerheden. Løsninger med bom/steele kan fungere vha. detektor/spole i vejbanen eller ved, at der gives signal fra bussen. Erfaringsmæssigt har regulering med bevægelige steele hidtil vist sig ikke at have den fornødne driftssikkerhed.

Den endelige udformning af busluser skal fastlægges i en senere fase af projektet og i samarbejde med Københavns Kommune og Gladsaxe Kommune.



Figur 12. Illustration over busgade og placering af busluser.

Bustoppesteder

Det foreslås at der etableres fire busstoppesteder, to i hver retning. Det anbefales at placere busstoppestederne ved begge ender af den nye vejstrækning.

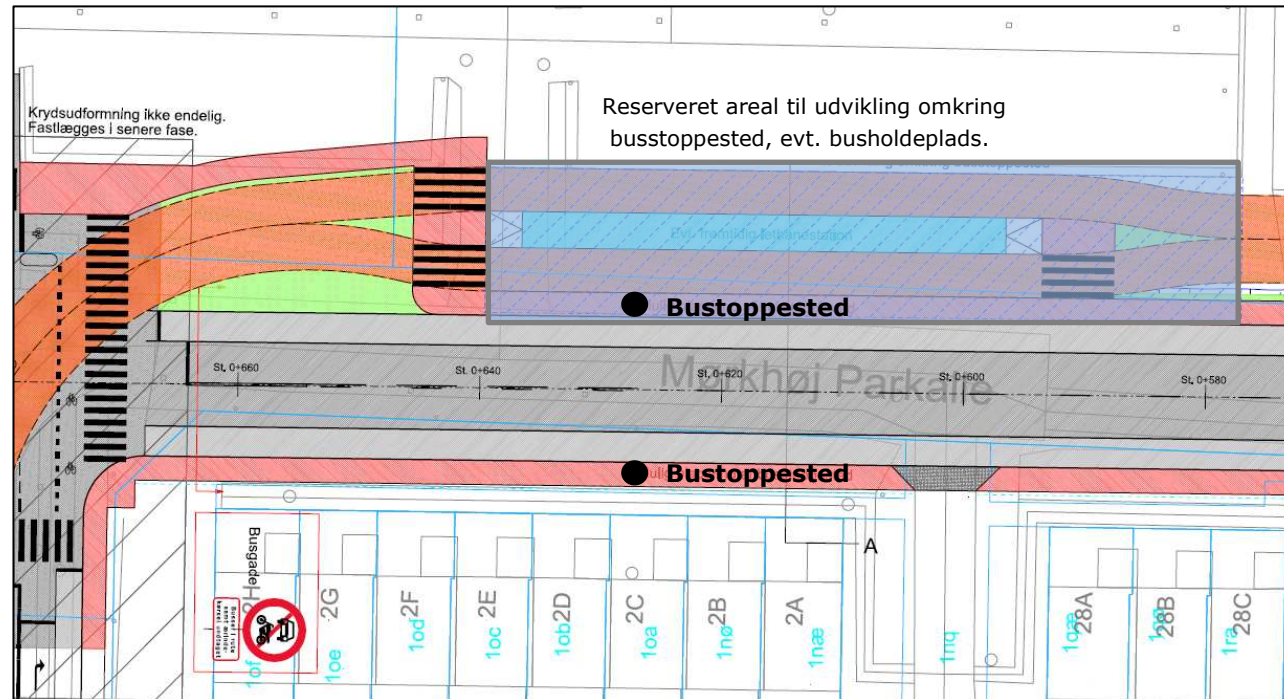
Placeringen af bustoppestederne skal planlægges mere præcist i en senere fase af projektet i samarbejde med MOVIA da der bl.a. er forskellige krav til stoppestedspaceringer afhængigt af busrutens klassificering samt at de forskellige optageområder bør analyseres for at sikre den fulde udnyttelse af busrutens potentiale.



Figur 13. Mulig placering af bustoppesteder ved Ruten.

Som udgangspunkt foreslås det dog at placere busstoppested mellem Utterslevhuse og Kolonihaverne. Herudover foreslås det at placere et busstoppested ved Enghavegård Skole.

Hertil kan der i denne første etape af vejforbindelsen og før etablering af en evt. letbane være en idé at udnytte det reserverede areal til letbanens station til at etablere en større busholdeplads. Arealet bør indrettes i samarbejde med MOVIA.



Figur 14. Mulig placering af busstoppesteder ved Enghavegård Skole.

5.3 Krydsudformning

Kryds Ruten – Langhusvej – Vejforbindelse A – Vejforbindelse B

Krydset foreslås udformet med signalregulering. Den endelige udformning af krydset skal detaljeres i en senere fase af projektet. Som tidligere nævnt bør der ligeledes tages hensyn til helhedsplanen for Ruten og det nye vejprojekt for Langhusvej. Der bør ligeledes arbejdes med etablering af støttepunkter for at reducere krydsafstanden, hvilket vil give kortere sikkerhedstider og dermed en øget kapacitet.

Krydsudformningen vist i det nuværende forprojekt er derfor kun til brug på skitseniveau. Krydsgeometrien er udarbejdet under forudsætningen af den nye vejforbindelse er åben for biltrafikken, dvs. etape 2. Den fremtidige letbane gennem Tingbjerg, som vil forløbe fra den nye vejforbindelse over Vestvolden (B) og mod øst på Ruten, er også forudsætning for dimensioneringen af krydset.

Til brug for skitseringen blev der udarbejdet en foreløbig kapacitetsberegning ved hjælp af programmet Dankap for at vurdere nødvendigheden af svingbaner. Trafiktallene tager udgangspunkt i OTM trafikmodelberegning udarbejdet af Tetraplan A/S i 2014. Se afsnit 5.5 og viste, at den forventede trafik fra den nye vejforbindelse A mod Ruten, Langhusvej og vejforbindelse B kan afvikles uden etablering af svingbaner. Dog anbefales det at etablere en højresvingbane på den nye vejforbindelse B samt en ven-

stresvingsbane fra Ruten mod vejforbindelse B.

Kryds Vejforbindelse A – Mørkhøj Parkallé – Enghavegård Skole

Ved etablering af den nye vejforbindelse bør der rettes opmærksomhed mod krydsningspunktet mellem Mørkhøj Parkallé og skolen, hvor krydsningspunktet anvendes af mange skolebørn. Trafikken på den hævede flade reguleres om morgenen af en skolepatrulje, som afspærre samtlige retninger for biler, for at lade fodgængere og cyklister krydse, da der både køres ligeud samt svinges mod nord, hvor der er lukket for biltrafik.

Ved etablering af busvejen anbefales det at erstatte den eksisterende, hævede flade med signalregulering for at skabe mere tryghed, så der bl.a. undgås konflikter med svingende busser. Det foreslås, at trafikken til og fra parkeringsarealerne ved både skolen og UCC, Læreruddannelsen Blaagaard KDAS samles ved krydset, så den eksisterende ind- og udkørsel syd for krydset lukkes. Dette vil skabe noget mere trafik foran skolen, men overordnet forventes det ikke at forringe trafikikkerheden foran skolen, da antallet af biler trods alt er begrænset samtidig med, at hastigheden er meget lav. Det kan dog overvejes at etablere en ensrettet vej på bagsiden af p-pladserne, så der kan skabes et ensrettet cirkulært flow. Se figur 18.

Trafikflowet i krydset vil have karakter af "knækket prioritet", især når den åbnes for biltrafikken, hvilket betyder, at den største trafikmængde i krydset foretager en svingbevægelse, og derfor vil trafikstyring med pilsignaler være oplagt.

Ved etablering af en evt. letbane gennem Tingbjerg vil denne umiddelbart have station umiddelbart syd for skolen langs den nye vejforbindelse. Herefter vil den fortsætte med et sving mod vest over den nuværende hævede flade jf. figur 14. Ved allerede at etablere signalanlægget i etape 1 og forberede krydset til en evt. letbane vil man senere hen kunne spare en del anlægsomkostninger. En letbane vil utvivlsomt sætte krav til en signalregulering, da letbanen svinger ind over kørearealet og dermed konflikter med de øvrige trafikantgrupper. Herudover er der et ønske om, at denne højklassede kollektive forbindelse prioriteres, hvorfor det vil være en mulighed at etablere før-grønt for letbanen. Det signalregulerede kryds Mørkhøjvej/Mørkhøj Parkallé forventes ikke at skulle kræve en udvidelse, da krydset i sin nuværende form godt kan håndtere stigningen af trafikken på Mørkhøj Parkallé.

Krydsudformningen vist i det nuværende forprojekt er ligeledes her kun til brug på skitseniveau, og den endelige udformning bør detaljeres i en senere projektfase. Krydsgeometrien er udarbejdet under forudsætning af, at den nye vejforbindelse er åben for biltrafikken, dvs. etape 2 og der er taget hensyn til den fremtidige letbane. Det anbefales at etablere en højresvingbane på Mørkhøj Parkallé vest for skolen for at undgå kødannelse, når der afleveres skolebørn om morgenen.

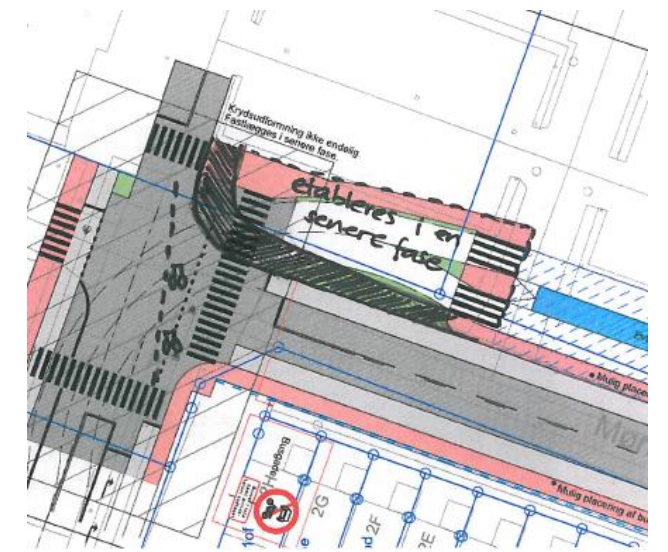
I første etape, ved etablering af busvejen, foreslås at føre fortovet fra busstoppestedet i den nordlige side helt frem til krydset. Se figur 17.



Figur 15. Forslag til udformning af krydset Ruten/Langhusvej/Vejforbindelse A/Vejforbindelse B. Udsnit fra tegningen 348 16.



Figur 16. Forslag til udformning af krydset Vejforbindelse A/Mørkhøj Parkallé. Udsnit fra tegningen 348 16.



Figur 17. Forslag til udformning af krydset Vejforbindelse A/Mørkhøj Parkallé i første etape. Udsnit fra tegningen 348 16.

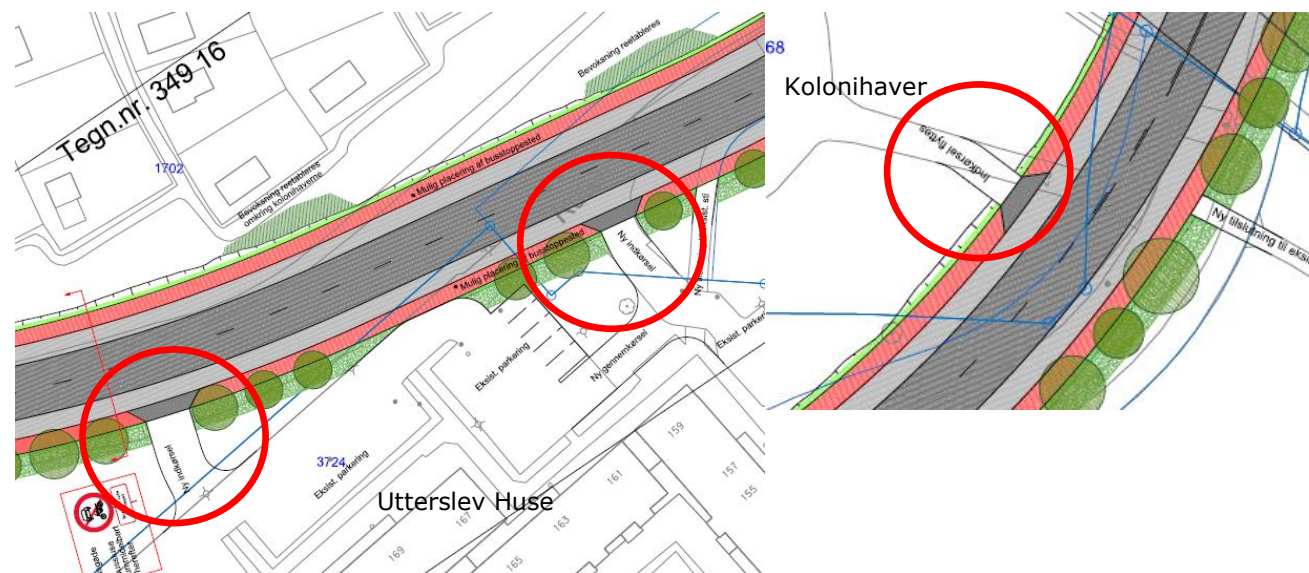


Figur 18. Skitseforslag for Letbanens vejforbindelse langs Mørkhøj Parkallé (COWI). Forslag til en ensrettet vej på bagsiden af p-pladserne, så der kan skabes et ensrettet cirkulært flow

5.4 Parkeringsforhold

Der er registreret 19 eksisterende parkeringspladser på Ruten mellem krydset med Langhusvej og Uterslevhuse. Det er længdeparkering, der ikke er afmærket. Ved etablering af den nye vej nedlægges disse parkeringspladser.

Beboerne fra Uterslevhuse og brugere af kolonihaverne skal fortsat have adgang til deres parkeringsarealer ved etablering af den nye vej. Der planlægges derfor etablering af overkørsler til disse områder. Nedenstående figur viser de foreslåede overkørsler.



Figur 19. Indkørselsforhold til parkeringsarealer til Uterslevhuse. Se tegningen 349 16.

Figur 20. Indkørsel til kolonihaver. Se tegningen 349 16.

Beboerne til rækkehusene langs Mørkhøj Parkallé skal fortsat have adgang til parkeringsgaden. Der etableres derfor en overkørsel på den nye vej. Ved etablering af bustoppestedet og den evt. fremtidige letbane station bliver de eksisterende overkørsler til parkeringsarealer til Enghavegård Skole og UCC, Læreruddannelsen Blaagaard KDAS på Mørkhøj Parkallé lukket. Adgangsforholdet vil ske via det nyetablerede signalregulerede kryds. Der er mulighed for at bevare den eksisterende indkørsel længere mod syd til UCC, Læreruddannelsen Blaagaard KDAS.



Figur 21. Indkørselsforhold til parkeringsarealer på Mørkhøj Parkallé.

5.5 Trafiksituation ved åbning af vejstrækning for alle motorkøretøjer

I det følgende præsenteres de forventede trafikmængder ved etablering af en ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Mørkhøj. Udgangspunktet er derfor, at vejforbindelsen er åben for alle motorkøretøjer.

I forbindelse med arbejdet med byudviklingsstrategien blev der foretaget en OTM trafikmodelberegning¹ af trafikken, beregnet ved forskellige scenarier.

Scenarierne i trafikmodelberegningen stammer ligeledes fra byudviklingsstrategien, som arbejder med en vejforbindelse B og C udover vejforbindelse A, som denne screening omhandler. Vejforbindelse B strækker sig fra Bystævnet i Københavns Kommune og på tværs af Fæstningskanalen i Vestvolden og slutter til krydset Ruten/Langhusvej. Vejforbindelse C omhandler etablering af nordvendte ramper fra Ruten/Høje Gladsaxe Vej til Hillerød motorvejen.

Det er vigtigt at understøtte, at OTM trafikmodellen er en model, som beregner trafikstrømme for hele hovedstaden og derfor ikke kun området omkring Tingbjerg. Modellen beregner trafikken og fordelingen af denne på hhv. transportmidler og ruter under givne forudsætninger vedrørende infrastruktur og trafikbetjening samt fremtidige byplanmæssige og demografiske forhold. Det betyder, at modellen er udviklet til at belyse overordnede trafikstrømme. Trafiktallene skal derfor betragtes som værende til orientering om den fremtidige trafikstigning eller trafikreduktion og man vil derfor sandsynligvis også opleve, at de beregnede trafiktal ligger noget højere end de aktuelle trafiktal.

Med hensyn til de trafikale effekter skal det nævnes, at de fremtidige scenarier fra OTM trafikmodellen, ikke inkluderer et scenarie, hvor de nordvendte ramper ikke etableres. Det er derfor ikke analyseret, hvilken effekt de to vejforbindelser har for trafikken i området, hvis ikke de nordvendte ramper etableres.

Trafiktallene er angivet i HVDT (hverdagsdøgntrafik). Hverdagsdøgntrafik er defineret som den gennemsnitlige trafik i et hverdagsdøgn uden for sommermånederne. Den gennemsnitlige trafik for et år (ÅDT) kan derfor forventes lavere end de præsenterede tal.

I tabel 1 ses de beregnede basistrafiktal fra modellen for hhv. 2014 og 2025 for området omkring Tingbjerg. Basisscenariet 2025 er en opskrevet fra basisscenariet for 2014. Basisscenariet for 2025 viser en trafikstigning iht. demografiske forhold, men indeholder ikke de nye vejforbindelser. I den videre screening af de trafikale konsekvenser ved etableringen af de forskellige forbindelser er det derfor kun basisscenariet for 2025, der benyttes, for at sammenligne det fremtidige scenarie i 2025, hvor de nye vejforbindelser er etableret.

Vejnavn	Trafiktal 2014 basis (HVDT)	Trafiktal 2025 basis (HVDT)
Ruten, øst for Åkandevej	8.120 mkt.	11.160 mkt.
Åkandevej	10.080 mkt.	12.160 mkt.
Mørkhøjvej syd for Novembervej	9.640 mkt.	10.240 mkt.
Mørkhøjvej nord for Novembervej	13.850 mkt.	16.300 mkt.
Novembervej	5.480 mkt.	6.480 mkt.

Tabel 1. Trafiktal fra OTM modellen. HVDT=Hverdagsdøgntrafik. Mkt.=Motorkøretøjer

For den fremtidige trafik er der analyseret på to trafikscenarier:

Trafikscenarie 1. Trafiksituation ved etablering af vejforbindelse A1, hvor vejforbindelse C (nordvendte ramper) er etableret, men uden at vejforbindelse B mellem Tingbjerg og Husum over Vestvolden er etableret.

Ved etablering af vejforbindelse A og C uden at vejforbindelse B etableres vil trafikken ifølge trafikberegningen i OTM modellen på Mørkhøj Parkallé stige til ca. 4.460 motorkøretøjer i et hverdagsdøgn.

Dette trafiktal er stadig i den lave ende, men vil måske opleves lidt voldsomt for de nære naboer, da beregningen antyder en firedobling af trafikken på vejen. Størstedelen af strækningen er dog facadeløs og samtidig med, at der stadig vil være en del ekstra kapacitet på vejen, vil trafikmængden ikke give anledning til trafikale udfordringer. Ligeledes vil denne trafik ikke påvirke trafikken i negativ retning på Mørk-

højvej, eftersom åbningen ind til Tingbjerg blot vil flytte rundt på trafikstrømmene. Trafikken på Mørkhøjvej vil falde en smule.

Trafikscenarie 2. Trafiksituation ved etablering af vejforbindelse A1, hvor både vejforbindelse C og vejforbindelse B er etableret.

Ved etablering af vejforbindelse A, hvor vejforbindelse B og C ligeledes er etableret, vil trafikallet på Mørkhøj Parkallé stige til ca. 3.950 motorkøretøjer på hverdagsdøgn, altså omkring 500 køretøjer færre, end hvis vejforbindelse B ikke etableres.

Tabel 2 viser de forventede trafiktal (ændring fra basis ses i parentes):

Vejnavn	Trafiktal basis 2025	Trafiktal 2025 scenarie med A1 og C uden B	Trafiktal 2025 scenarie med A1, B og C
Ruten øst for Åkandevej	11.150 mkt.	12.790 (+1.640) mkt.	13.170 (+2.020) mkt.
Åkandevej	12.160 mkt.	10.920 (-1.240) mkt.	7.490 (-4.670) mkt.
Mørkhøjvej syd for Novembervej	10.240 mkt.	9.020 (-1.220) mkt.	7.820 (-2.420) mkt.
Mørkhøjvej nord for Novembervej	16.290 mkt.	16.160 (-130) mkt.	14.100 (-2.190) mkt.
Novembervej	6.470 mkt.	7.550 (+1.080) mkt.	6.700 (+230) mkt.
Bystævnet (B)	400 mkt.	400 mkt.	7.640 (+7.240) mkt.
Mørkhøj Parkallé	1.000 mkt.	4.460 (+3.460) mkt.*	3.950 (+2.950) mkt.*

Tabel 2. Trafiktallene ved etablering af linjeføring A1 i scenarier med og uden vejforbindelse B. mkt=motorkøretøjer. Tallene refererer til hverdagsdøgntrafik.

*Der forefindes ikke trafiktal for Mørkhøj Parkallé. Afrundingen er derfor foretaget på baggrund af et antaget trafiktal for Mørkhøj Parkallé. Dette er ligeledes grunden til at figur 22 ikke stemmer overens med tabel 2.

De angivne trafiktal skal, som tidligere beskrevet, bruges som en orientering om hvilken stigning i trafikken den nye vejforbindelse vil medføre. Det reelle trafiktal forventes således at være lavere end det beregnede, eftersom trafikallene overordnet ligger noget højere end de aktuelle målte trafiktal.

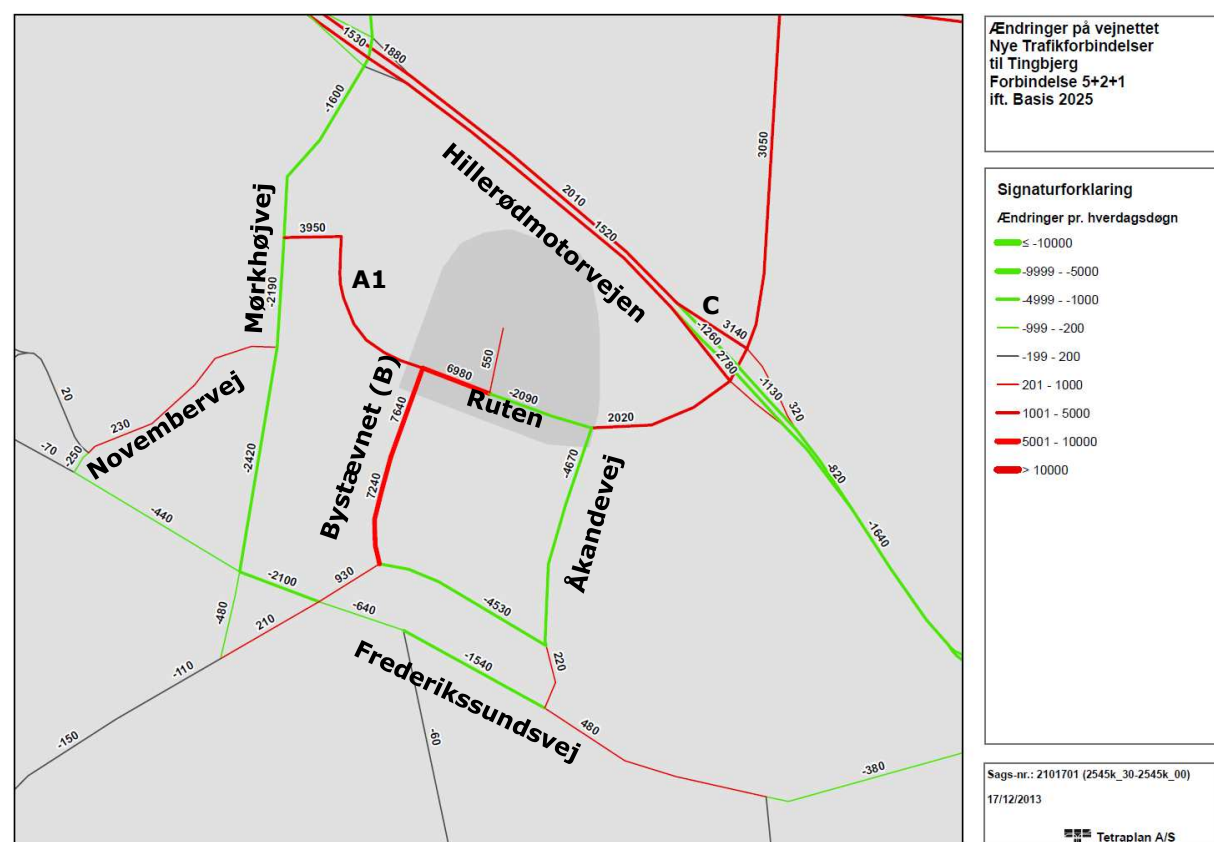
Som det ses af tabel 2 vil trafikken falde på Mørkhøjvej og stige på Novembervej uafhængigt af om vejforbindelse B etableres eller ej. Trafikbelastningen på Novembervej vil stadig være omkring halvt så høj som på Mørkhøjvej, hvorfor Novembervej vurderes til stadig at have ledig kapacitet efter etablering af vejforbindelse A uanset om vejforbindelse B etableres eller ej.

For Mørkhøjvej vil en samtidig etablering af vejforbindelse B have den største effekt eftersom trafikbelastningen vil aftage med mere end 2.000 mkt. i et hverdagsdøgn både nord og syd for Novembervej.

I spidstimerne er Mørkhøjvej stærkt trafikeret, specielt den nordlige retning. En etablering af vejforbindelse A og B vil derfor kunne flytte noget trafik væk fra Mørkhøjvej og dermed reducere trængslen og skabe bedre fremkommelighed med mindre køkørsel i spidstimerne til følge.

Generelt kan det konkluderes, at ved etablering af forbindelse A og B, samt de nordvendte ramper (vejforbindelse C), vil den generelle trafik i 2025 i Gladsaxe Kommune være faldet i forhold til, hvis ikke vejforbindelserne etableres. Figur 22 viser ændringerne på vejnettet, når de nye trafikforbindelser er etableret. Her kan det ligeledes ses, at trafikken på de nordvendte motorvejsramper på Mørkhøjvej er faldet i og med, at ramperne er farvet grønne. Dette er en indikation af, at trafikken formentlig er flyttet til vejforbindelse C, hvilket også tydeliggøres af, at Bystævnet oplever en stor vækst i trafikken, da det er denne strækning, som primært vil komme til at aflaste Mørkhøjvej.

¹ "Nye trafikforbindelser til Tingbjerg/Husum, trafikale vurderinger" Tetraplan februar 2014



Figur 22. Oversigt over ændringer i trafikallene ved etablering af vejforbindelse A1, B og C (Tetraplan 2014) (Vejnavne er tilføjet manuelt efterfølgende)

5.6 Planlagt hastighed

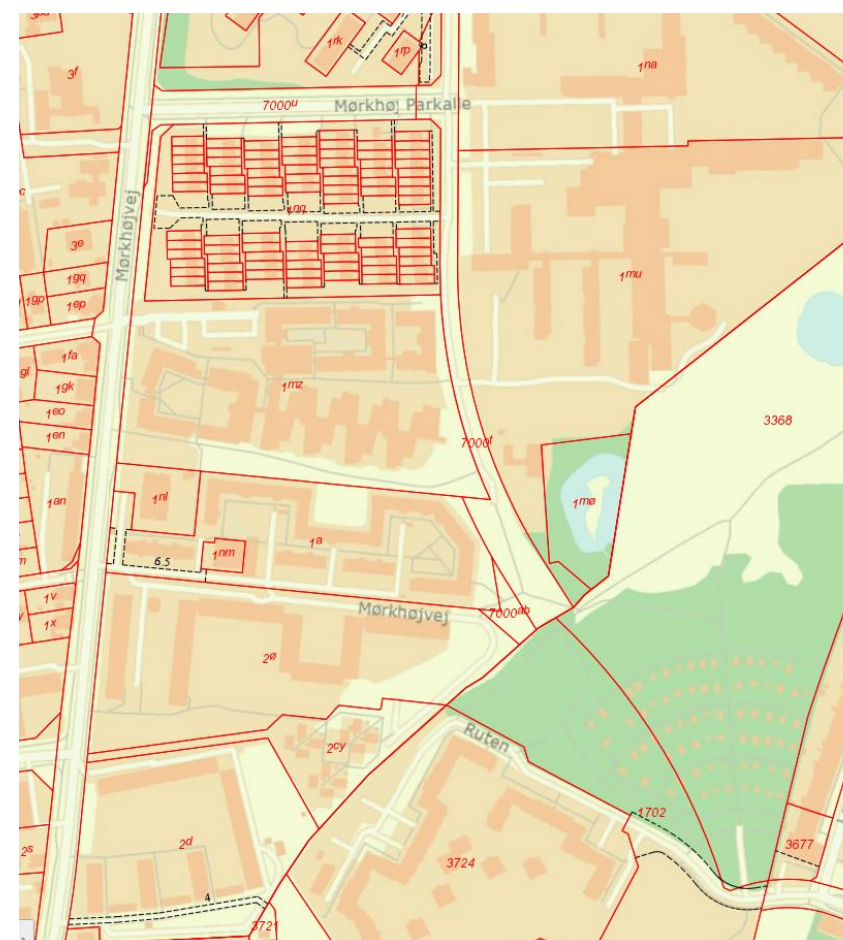
Vejen dimensioneres til 40 km/t så Rutens og Mørkhøj Parkallés hastighedsbegrænsning fortsættes. Denne hastighedsgrænse genererer desuden mindre støj end en almindelig vej med en hastighedsgrænse på 50 km/t.

Dimensioneringshastigheden på 40 km/t samt den planlagte kørebanebredde på 3,5 m gør det nødvendigt at etablere fartdæmpende foranstaltninger, når vejstrækningen åbnes for alle motorkøretøjer. Det skyldes, at en vej med kørebanebredder på 3,5 m kan "invitere" nogle til at køre med en højere hastighed end 40 km/t. Det anbefales derfor ikke at anlægge den nye vejstrækning uden at trafiksanere denne tilstrækkeligt, så den planlagte hastighedsbegrænsning respekteres. Det vil ligeledes betyde, at områdets rolighed kan bevares i videst muligt omfang. Trafiksaneringen bør i dette tilfælde bestå af fartdæmpende foranstaltninger, som eksempelvis et overkørbart areal med en afvigende belægning der visuelt indsnævrer kørebanearealet. Derudover kan der etableres pudebump, hvilke busser kan passere henover uden gener.

5.7 Matrikelforhold – Arealopgørelse ekspropriationer

Vejforbindelsen vil fra kommunegrænsen forløbe primært gennem matrikel 7000t, da det er denne matrikel den nord-syd gående del af Mørkhøj Parkallé er placeret i og derfor allerede er udlagt til vej.

Matriklen er 12,5 m bred på størstedelen af dens udstrækning, hvorfor det vil være nødvendigt med ekspropriation af dele af matrikel 1mu, 1mz samt 7000ab for at kunne opretholde standardtværsnittet på 16 m.



Figur 23. Oversigtskort over matrikelforhold, Danmarks Miljøportal.

Arealopgørelsen er beregnet ved at placere en ny linje 1 meter fra skråningsfod på hele vejstrækningen. Hvis der ikke er anlægsskrånninger, er nærmeste vejlinje (kantsten eller rabat) benyttet, da det i disse tilfælde antages, at der derfor ikke er behov for ekstra areal til terrænregulering. Der er benyttet 1 m mod, de normalt benyttede ca. 60 cm (en vejalen). Dette skyldes usikkerheden i det eksisterende terræn der er anvendt til beregningen af skråningsanlæg, da der er benyttet højdekurver fra kortforsyningsens database, hvilke ikke nødvendigvis er opdateret.

Arealopgørelsen er således beregnet for det udarbejdede forprojekt for vejforbindelse A og viser, at der skal eksproprieres ca. 11.860 m² offentligt areal, hvoraf 6.830 m² er placeret i Gladsaxe og 5.030 m² er placeret i København. Derudover skal der eksproprieres ca. 1.640 m² privat areal, hvoraf 1.530 m² er placeret i Gladsaxe og 110 m² i Københavns Kommune. Ved evt. indarbejdelse af sikre krydsninger eller lignende vil arealerhvervelsen formentlig ændre sig. Sammenlagt skal der eksproprieres 13.500 m² areal. Tabel 3 viser opdelingen på de forskellige matrikler af arealerne til ekspropriering.

Matrikel	Offentlig/Privat	Kommune	Arealerhvervelse
1mz	Offentlig	Gladsaxe	575 m ²
7000ab	Offentlig	Gladsaxe	605 m ²
3368	Offentlig	København	280 m ²
1702	Offentlig	København	4750 m ²
7000t	Offentlig	Gladsaxe	5650 m ²
1mu (*)	Privat	Gladsaxe	1450 m ²
1a	Privat	Gladsaxe	15 m ²
2ø	Privat	Gladsaxe	30 m ²
3724	Privat	København	110 m ²
1na (**)	Privat	Gladsaxe	0 m ²
1nq	Privat	Gladsaxe	35 m ²
I alt			13.500 m ²

Tabel 3 Opdeling af matrikler til ekspropriering. (*) Reserveret areal til busholdeplads ved den fremtidige letbane station ved Enghavegård skolen er indberegnet. (**) Arealerhvervelse i krydset ved etablering af den evt. fremtidige letbane ikke er indeholdt. Krydssets udformning kræver yderligere detaljering.

5.8 Landskab, natur og bevoksning

Vejforbindelsen gennemskærer det grønne areal mellem Gyngemosen og Tingbjerg med nogen konsekvens for stedets sammenhængende rekreative og visuelle værdi. Ved en omhyggelig tilpasning af vejen til det eksisterende terræn og bevidst stillingtagen til vejens udstyr vurderes det, at vejen kan tilpasses på rimelig vis.

Den eksisterende bevoksning bevares i videst muligt omfang, og ryddes kun i forbindelse med selve vejanlægget. Beplantningen reetableres med arter som eksisterende og i størrelser der i muligt omfang understøtter områdets karakter.

5.9 Ændring af forhold som påvirker eksisterende bebyggelse

De eksisterende bebyggelser vil opleve den nye vejforbindelse som en forbedring af infrastrukturen på stedet. Forbindelsen vil sikre større sammenhæng, og området vil opleves mere åbent og tilgængeligt.

Den nye vejforbindelse vil ikke få en væsentlig konsekvens for de eksisterende stiforbindelser i området. Stierne kan generelt bevares, om end de enkelte steder skal tilpasses den nye kontekst.

For bebyggelsen vest for den nordlige del af Mørkhøj Parkallé vil oplevelsen være forandret. Vejarealet vil komme markant tættere på deres indgangsfacade og det eksisterende grønne forareal fjernes helt.

Kolonihaverne berøres ikke direkte, men der vil forventeligt være en lidt større støjpåvirkning. I en senere fase af projektet anbefales det at udføre støjberegninger for at vurdere nødvendigheden for at etablere yderligere afværgeforanstaltninger, som minimerer trafikstøj.

5.10 Sammenfatning

- I første etape anbefales det at busgaden etableres med supplerende busluser for at undgå gennemkørende trafik. Udformningen af busluserne skal detaljeres i en senere fase. Det planlægges at etablere busstoppesteder i begge ender af den nye vejforbindelse.
- I første etape reserveres et større areal til etablering af en evt. busholdeplads, som, hvis den fremtidige letbane etableres, kan omdannes til stationsområde.
- Krydsene ved Enghavegård Skole og ved Ruten foreslås ombygget og signalreguleret. Den endelige udformning af krydset skal detaljeres i en senere fase af projektet.
- Signalregulering ved Enghavegård Skole vil ligeledes støtte trafiksikkerheden for skolebørn.
- Adgangsforhold til beboernes parkeringsarealer garanteres ved etablering af overkørsler på den nye vejstrækning.
- Ved åbning af den nye vejforbindelse for al trafik vil den generelle trafikintensitet falde på Mørkhøjvej og blot stige en lille smule på Novembervej, uden overhovedet at gå på kompromis med vejens kapacitet. Ved etablering af de tre nye vejforbindelser iht. byudviklingsstrategien vil trafikken på vejnettet i Gladsaxe Kommune generelt falde.
- Det anbefales at trafiksanere vejstrækningen, når den åbnes for biltrafikken, for at hastighedsgrænsen respekteres og roligheden i området kan bevares i videst muligt omfang. Trafiksanering bør bl.a. bestå af overkørbare midtearealer, som visuelt indsnævrer kørebanen.
- Vejens etablering skaber potentiale for i fremtiden at anlægge et rekreativt "bybånd", som giver adgang til mere anlægstunge aktiviteter langs institutionerne. Det kunne være aktiviteter som legeplads, parkour og boldspil.
- Opgørelsen for vejforbindelse A viser, at der skal eksproprieres ca. 11.900 m² offentligt areal, hvoraf 6.900 m² er placeret i Gladsaxe og 5.000 m² er placeret i København. Derudover skal der eksproprieres ca. 1.650 m² privat areal, hvoraf 1.530 m² er placeret i Gladsaxe Kommune og 110 m² i Københavns Kommune. Arealopgørelsen er beregnet med usikkerhed på terrænforholdene.
- Den eksisterende bevoksning bevares i videst muligt omfang, og ryddes kun i forbindelse med selve vejanlægget. Beplantningen reetableres med eksisterende arter på lokaliteten.
- Stierne kan generelt bevares om end de enkelte steder skal tilpasses den nye kontekst.

6 Anlægsoverslag

Anlægsoverslaget for den nye vejforbindelse er udarbejdet efter følgende forudsætninger:

- Forprojektets tegninger vedhæftede som bilag 2 samt en bagvedliggende beregning af jordmængder.
- Krydset Ruten/Langhusvej/Vejforbindelse A/Vejforbindelse B er ikke indeholdt. Krydset er medregnet i anlægsoverslaget for vejforbindelse B. Se notat "Tre vejforbindelser i Tingbjerg, Vejforbindelse B – fra Tingbjerg via Vestvolden, Forprojekt – beskrivelse og konsekvenser, af den 18. marts 2016 udarbejdet af MOE A/S og Schønher A/S". Overslaget dækker således kun over minimumsarbejderne for en tilslutning til det eksisterende kryds.
- Krydset med Mørkhøj Parkallé ved skolen er indeholdt med udgangspunkt i, at letbanen ikke er etableret.
- Det etableres 4 bustoppesteder på strækningen.
- Bussluser medregnes som uforudsigelige udgifter.
- Reserveret areal til en evt. busholdeplads ved skolen på Mørkhøj Parkallé er ikke indeholdt, forventet anlægspris angives separat.
- Udgifter til arbejdsplads forventes at udgøre 7 % af de øvrige hovedposter.
- Vejen anlægges med almindelig vejopbygning og en forventet ÅDT på under 5.000 mkt.
- Vejafmærkning, herunder kørebaneafmærkning og tavler
- Signalregulering af kryds, inkl. programmering, kabler, master, styreskab, lyssignaler mm.
- Belysning, inkl. master, armatur, belysningskabler, styreskabe mm.
- Jordregulering og bortkørsel; inkl. oprydning af eksisterende belægninger og beplantning og deponering af evt. forurenede jord som ikke genindbygges.
- Regn- og spildevandskloak, inkl. jordarbejde, ledninger og brønde.
- Beplantning, herunder træer, buske, græs og yderligere beplantning, inkl. plantebede og jordarbejde.

Anlægsoverslaget indeholder ikke evt. forsyninger i terræn som kunne være nødvendigt i en fremtidig byudvikling omkring vejforbindelsen, da disse udgifter forudsættes afholdt af forsyningsselskaberne.

Tabel 4 angiver anlægsoverslaget for etablering af vejforbindelse A. Anlægsoverslaget er fordelt på hovedposter. Overslagene er af indledende karakter og baseret på erfaringspriser. Der er indregnet eventuelle tillægsarbejder på ca. 25 % af den samlede anlægssum pga. usikkerheder grundet den tidlige projektfase. Udgifterne til arealerhvervelse (det dækker ikke evt. ekspropriation af eksisterende bebyggelse), projektering og tilsyn samt landinspektørens ydelser er opgjort separat. Alle priser er ekskl. moms.

Arbejdsplads	
Arbejdsplads og færdselsregulering mv. (7 %)	DKK 900.000
Jordarbejde	
Opbrydning, jordregulering og deponering	DKK 1.600.000
Befæstelser og brolægning	
Veje og stier	DKK 8.700.000
Vejafmærkning	
Færdselstavler, vejvisning og kørebaneafmærkning	DKK 170.000
Signalanlæg	
Signalanlæg i krydset Mørkhøj Parkallé	DKK 800.000
Belysning	
Master, armaturer, kabler og skabe	DKK 1.000.000
Installationer	
Regn- og spildevandskloak med brønde og ledninger	DKK 600.000
Beplantning	
Træer, buske og græs mv.	DKK 700.000
Gadeinventar	
Stoppesteder	DKK 200.000
Anlægssum (sum af hovedposter)	DKK 14.700.000
Uforudsigelige udgifter (25 % af anlægssum)	DKK 3.700.000
ANLÆGSSUM inkl. uforudsigelige udgifter	DKK 18.400.000
Projektering og tilsyn (ca. 10 % af anlægssum)	DKK 1.800.000
Landinspektørydelser (ca. 1 %)	DKK 180.000
Arealerhvervelse af private arealer ejet af boligforeninger	DKK 1.760.000

Tabel 4. Anlægsoverslag vejforbindelse A.

Der reserveres et areal på ca. 150 m² ved Enghavegård Skole til etablering af en evt. busholdeplads. Det medtages en ca. pris på 2.000 kr/m² til arealet, således at der vil være penge til at indrette busperon eller lignende. Omkostningerne vurderes derfor at være ca. 300.000 kr. ekskl. moms.

Den fulde udbygning af krydset ved Ruten/Langhusvej, som vist på tegningerne er ikke inkluderet. Omkostningerne for denne krydsombygning vurderes at være ca. 3.5 mio. kr. ekskl. moms. Denne pris er inkl. signalanlæg, inkl. Arbejdsplads (7 %), ekskl. letbane, ekskl. uforudsigelige udgifter og ekskl. grund-erhvervelse af matr.nr. 3636, Ruten 63 for 1.230.000 kr. (privat boligforening).

7 Konklusion

En optimal udbygget trafik infrastruktur er en forudsætning for realisering af byudviklingsstrategien Tingbjerg – Husum og samtidig en vigtig parameter for, at tiltrække nye byfunktioner samt øge mulighederne for nybyggeri i form af boligudvikling og erhvervsudvikling. Der arbejdes for en udviklingsorienteret planlægning, hvor både Københavns Kommune og Gladsaxe Kommune påvirker deres egen situation gennem en langsigtet og fremadrettet udbygning af den overordnede trafikale infrastruktur.

Etablering af en ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Mørkhøj giver desuden mulighed for, at den høj-klassede buslinje 2A's rute kan forlænges. Det vil betyde, at den generelle kollektive trafikbetjening i områderne forbedres, hvilket samtidig vil betyde, at antallet af mennesker, som vil passere gennem områderne ligeledes vil stige i tråd med byudviklingsstrategiens ønske. Vejstrækningen planlægges derfor etableret i første etape som en busgade, hvor kun busser, lette trafikanter og kørsel for beboerne er tilladt. Uønsket gennemkørende trafik foreslås undgået ved etablering af busluser.

I en senere fase, og hvis Københavns Kommune og Gladsaxe Kommune kan opnå enighed herom, planlægges vejstrækningen at åbne for al trafik. Dette vil ændre trafikbilledet en del i forhold til i dag. En af de største fordele ved en åbning mellem Tingbjerg og Mørkhøj er, at trafikken på det omkringliggende vejnet, specielt Mørkhøjvej vil falde betydeligt, hvis vejforbindelse B og C ligeledes anlægges. Med et fald på ca. 25 % syd for Novembervej og et fald på ca. 15 % nord for Novembervej vil det betyde, at tilgængeligheden samt fremkommeligheden på Mørkhøjvej forbedres markant. Den nye vejinfrastruktur vil derfor skabe en meget bedre trafikbetjening af områderne, hvilket skaber et stort potentiale for fremtidig byudvikling.

Størstedelen af den nye vejforbindelse vil være facadeløs og udlagt til vejareal på grund af Mørkhøj Parkallés udstrækning. Det betyder, at antallet af berørte boliger er minimalt og vejforbindelsen kan anlægges uden ekspropriation af bygninger. Det anbefales at undersøge konsekvenserne vedr. trafikstøj i en senere fase, så der evt. kan etableres tilstrækkelige afværgeforanstaltninger.

Vejen planlægges som udgangspunkt projekteret med et standardtværsnit på sammenlagt 16 m i bredden. Vejen dimensioneres til 40 km/t, så hastigheden nedsættes gennem det bebyggede område og støjgener minimeres mest muligt. Vejen planlægges desuden trafiksaneret så hastighedsbegrænsningen samt områdets rolighed vil blive respekteret. Vejforbindelsen projekteres med fortov og cykelsti i begge sider og kørebanebredden dimensioneres til buskørsel.

Etablering af den nye vejforbindelse kan komme til at generere nogle gener for skolevejstrafikken. Vejstrækningen og krydsudformningen ved skolen skal derfor håndteres, så der ikke skabes utryghed ved at færdes på vejen som skolebarn. Trafiksikkerheden ved skolen skal derfor prioriteres højt. Krydset ved skolen planlægges signalreguleret i stedet for den eksisterende hævede flade, for derfor at kunne garantere den maksimale trafiksikkerhed og tryghed for skolebørnene.

Krydset med Ruten og Langhusvej planlægges ligeledes signalreguleret, hvis vejforbindelse B også etableres. Generelt skal den endelige udformning af krydsene detaljeres i en senere fase af projektet.

En vigtig forudsætning for etablering af den fremtidige forbindelse er, at der tages maksimalt hensyn til de fredede og beskyttede områder, så indgriben i området iværksættes med respekt. Ifølge naturbeskyttelseslovens § 50, stk. 1 kan der dispenseres fra en fredningsbestemmelse, når det ansøgte ikke vil stride mod fredningens formål. I berøringen med disse kategoriserede områder tilstræbes en særlig hensyntagen i forsøget på at integrere de nye vejforbindelser i området på skånsom vis, men også med tanke på at tilgængeliggøre områderne, som potentielt, ved en etablering af vejforbindelsen, kan blive mere attraktive for områdets beboere. Det anbefales at inddrage og indgå i dialog de relevante myndigheder tidligt i processen og gerne allerede i den næste projektfase.

Forbindelsen vil berøre landskabs- og naturarealer med nogen konsekvens for stedets sammenhængende rekreative og visuelle værdi, men ved en omhyggelig tilpasning af vejen til det eksisterende terræn samt omhu ift. vejens udstyr vurderes det, at vejen kan tilpasses på rimelig vis.

De eksisterende bebyggelser vil opleve den nye vejforbindelse som en forbedring af infrastrukturen på stedet og forbindelsen vil give de to forskellige områder et urbant fælles rum. Forbindelsen vil sikre større sammenhæng og området vil opleves mere åbent og tilgængeligt.

8 BILAG

Vedhæftet til dette notat er følgende dokumenter:

BILAG 1 – Visualiseringer

1. VEJFORBINDELSE A - VED KOLONIHAVERNE SET MOD NORD-VEST
2. VEJFORBINDELSE A - MØRKHØJ PARKALLÉ SET MOD SYD

BILAG 2 - Tegninger

Tegningsnr.	Løbenr.	Titel	Mål	1. udgave Godkendt Dato
348 16	R74	Oversigtstegning Vejforbindelse A1	1:750	18.03.2016
349 16	R74	Plantegning Vejforbindelse A1 – St. 0+000 - St. 0+220	1:250	18.03.2016
350 16	R74	Plantegning Vejforbindelse A1 – St. 0+220 - St. 0+480	1:250	18.03.2016
351 16	R74	Plantegning Vejforbindelse A1 – St. 0+480 - St. 0+680	1:250	18.03.2016
352 16	R74	Tværsnit Vejforbindelse A1	1:100	18.03.2016

Bilag 1 – Visualiseringer

Tre vejforbindelser i Tingbjerg – Vejforbindelse A – Fra Tingbjerg til Mørkhøj i Gladsaxe

Forprojekt - Beskrivelse og konsekvenser



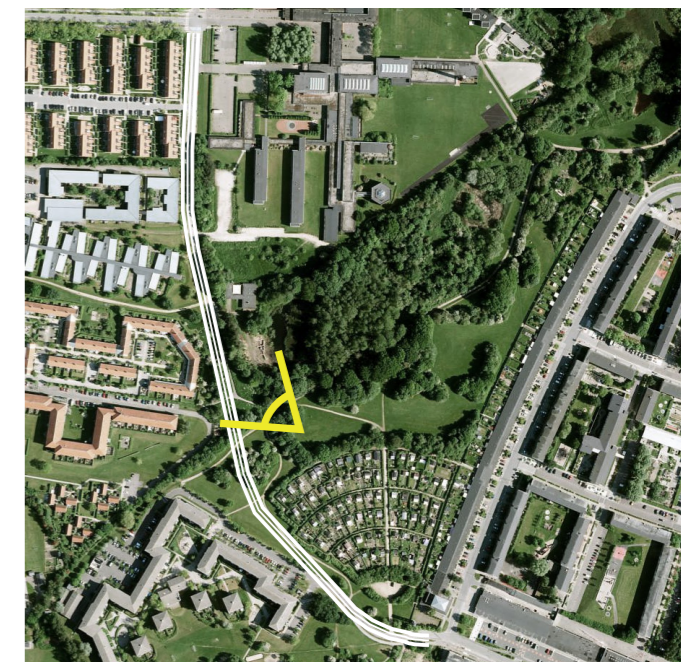
VEJFORBINDELSE A
VED KOLONIAVERNE SET MOD NORD-VEST



EKSISTERENDE
FORHOLD



FREMTIDIGE
FORHOLD



TRE VEJFORBINDELSER I TINGBJERG

Document
Subject
Projectstage
Date/by
Page

SA_15-083-011
Visualiseringsnotat
Forprojekt
18-03-2016 / RAS
1

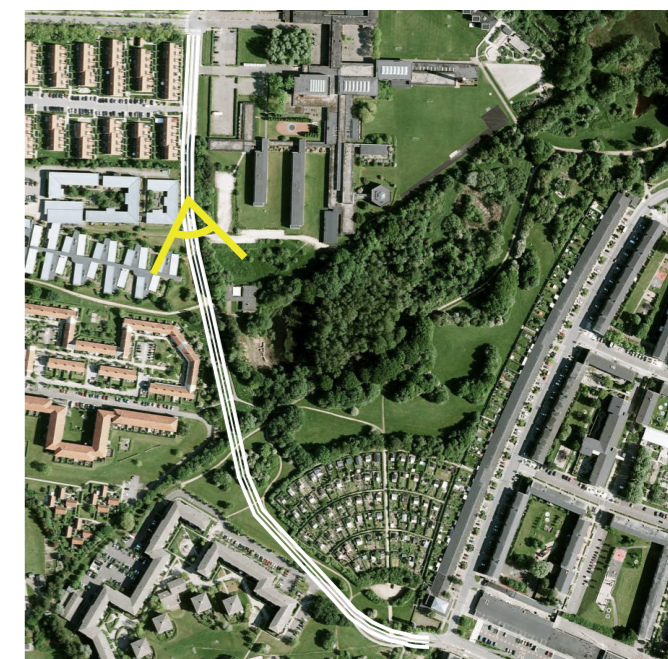
VEJFORBINDELSE A
MØRKHØJ PARKALLÉ SET MOD SYD



EKSISTERENDE
FORHOLD



FREMTIDIGE
FORHOLD

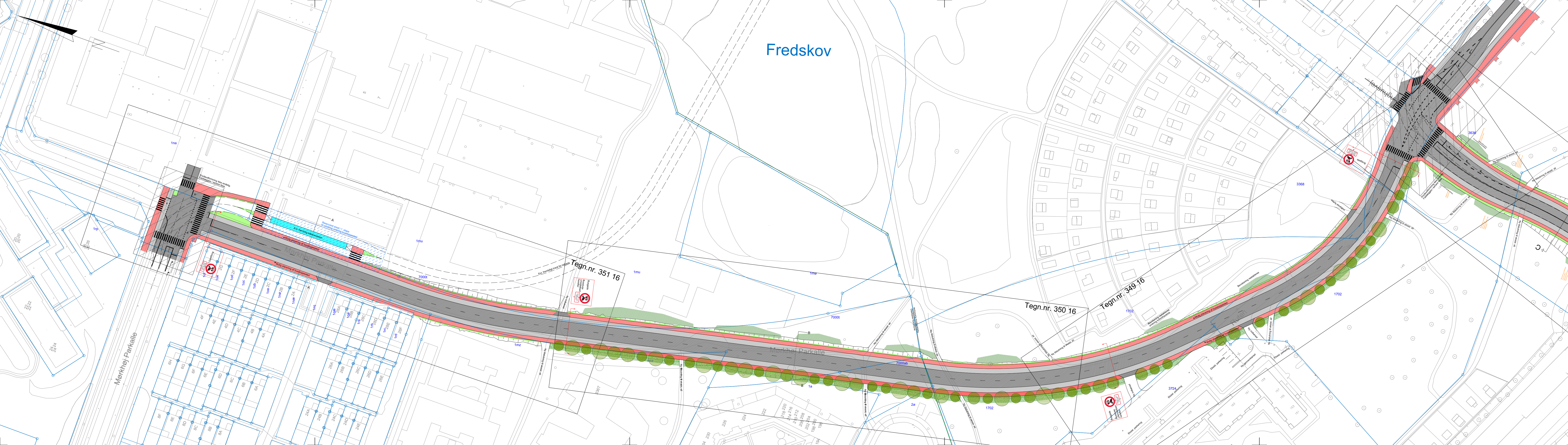


Bilag 2 – Tegninger

Tre vejforbindelser i Tingbjerg – Vejforbindelse A – Fra Tingbjerg til Mørkhøj i Gladsaxe

Forprojekt - Beskrivelse og konsekvenser





NOTE:
 For signaturer henvises til plantegningerne hhv. tegn. 349 16, 350 16 og 351 16.
 Eksisterende forhold er vist nedtonet.

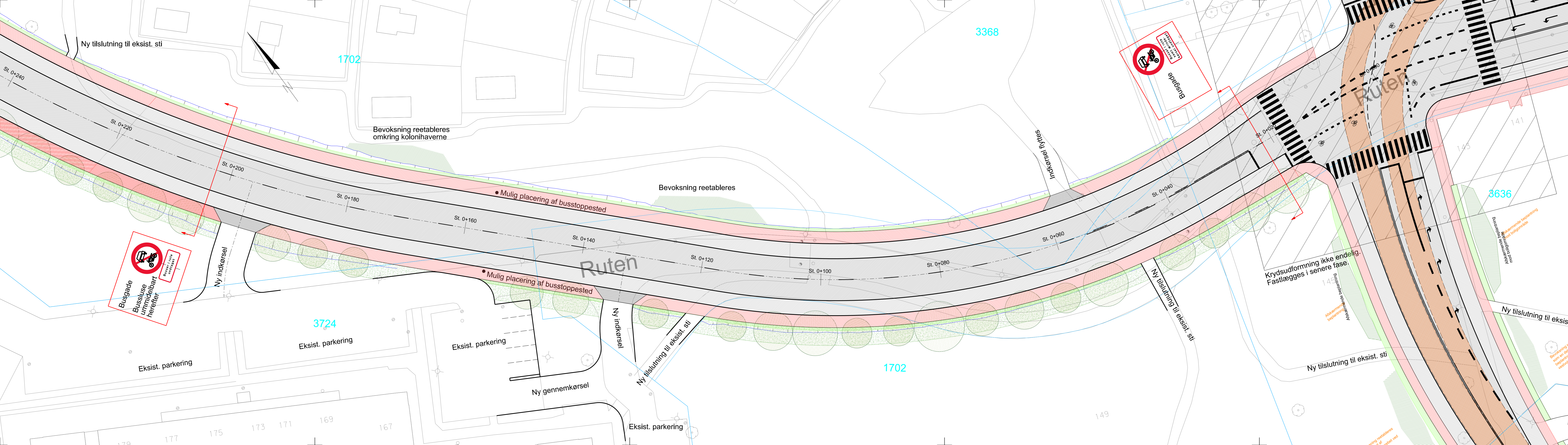
Tegningsnr.: 348 16

Rev.	Dato	Tegn.	Godk.	Revisiøntekst	Rev.	Dato	Tegn.	Godk.	Revisiøntekst
a					d				
b					e				
c					f				

Københavns Kommune
 Teknik- og Miljøforvaltningen
 Byens Fysik
 Islands Brygge 37
 2300 København S
 Tlf: 33 66 33 66
 E-mail: anlagesudfoerelse@tmf.kk.dk

MOE
 Buddingevej 272
 2860 Søborg
 Tlf: 44 57 60 00
 E-mail: moe@moedk.dk

Tre vejforbindelser Forprojekt Oversigtstegning	Projektnr.: 605510	Fasebenaevnelse: 0	Dato: 18.03.2016
	Projekteret / tegnet: STE	Kontrolleret: AVM	Godkendt: EPR
	Målforhold: 1:750	Projektleder i Københavns Kommune: Pia Widerholdt Bentsen	
Tegningsformat: 126 X 29,7 cm	Tegningsnr.: 348 16		R74



NOTE:
 Anlægskråninger etableres med græs.
 Eksisterende forhold er nedtonet.

- SIGNATURER:**
- Kørebane
 - Cykelsti
 - Fortov
 - Overkørsel
 - Grøn rabat
 - Støttemur
 - Evt. fremtidigt letbanetracé
 - Matrikelgrænse
 - Pafyldningskråning, foreløbig
 - Afgravningskråning, foreløbig
- BEPLANTNINGSSIGNATURER:**
- Dækafgrøde (grønt areal hvor vejtræerne står)
 - Bevoksning reetableres
 - Nyt vejtræ
- Vejtræer i grønt bunddække etableres i et felt på 3 meters bredde. Vejtræerne sættes med en afstand på 7 meter og under hensyn til gældende trafiksikkerhedsregler.
- 3636 Matrikelnr.

Rev.	Dato	Tegn.	Godk.	Revisiointekst	Rev.	Dato	Tegn.	Godk.	Revisiointekst
a					d				
b					e				
c					f				

Københavns Kommune
 Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Fysik
 Islands Brygge 37
 2300 København S

Tlf: 33 66 33 66
 E-mail: anlægsudfoerelse@tmf.kk.dk

MOE

Buddingevej 272
 2860 Søborg





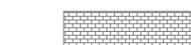
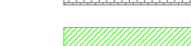




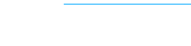
Tlf: 44 57 60 00
 E-mail: moe@moe.dk

Tre vejforbindelser Forprojekt Plantegning	Projektnr.: 605510	Fasebenaevnelse: 0	Dato: 18.03.2016
	Projektet / tegnet: STE	Kontrolleret: AVM	Godkendt: EPR
Tingbjerg Vejforbindelse A1 St. 0+000 - st. 0+220	Målforhold: 1:250	Projektleder i Københavns Kommune: Pia Widerholdt Bentsen	
	Tegningsformat: 126 X 29,7 cm	Tegningsnr.: 349 16 R74	




NOTE:

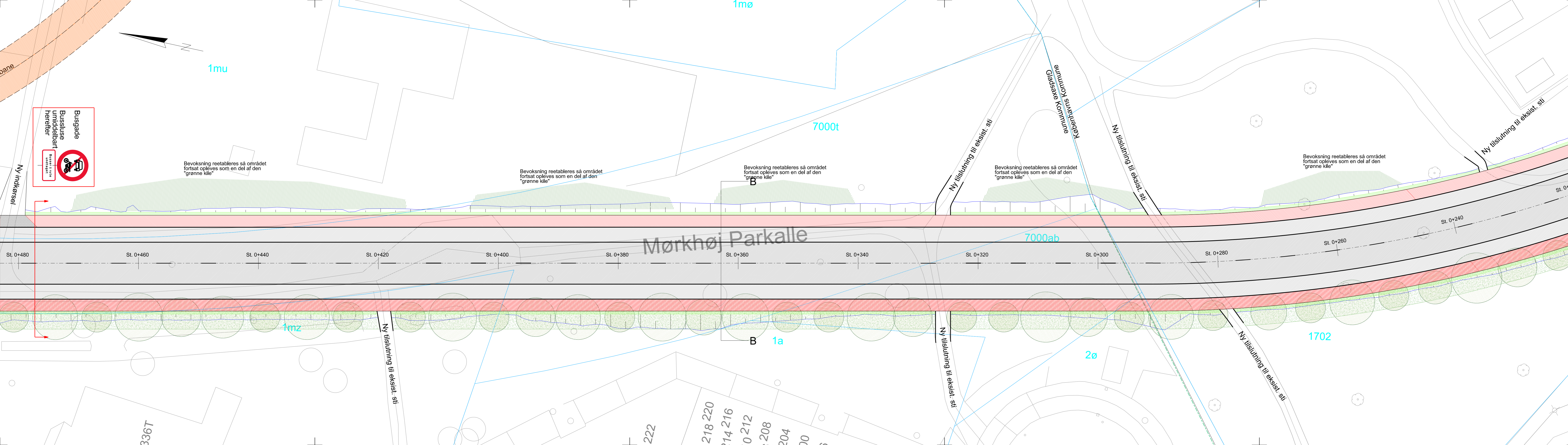
Anlægskråniger etableres med græs.
Eksisterende forhold er nedtonet.

SIGNATURER:

-  Kørebane
-  Cykelsti
-  Fortov
-  Overkørsel
-  Grøn rabat
-  Støttemur
-  Evt. fremtidigt letbanetracé
-  Matrikelgrænse
-  Paflydningskråniger, foreløbig
-  Afgravningskråniger, foreløbig
-  3636 Matrikelnr.

BEPLANTNINGSSIGNATURER:

-  Dækagrøde (grønt areal hvor vejtræerne står)
 -  Bevoksning reetableres
 -  Nyt vejtræ
- Vejtræer i grønt bunddække etableres i et felt på 3 meters bredde. Vejtræerne sættes med en afstand på 7 meter og under hensyn til gældende trafikikkerhedsregler.



Busgade
Bussluse
umiddelbart
herefter



Busst. i rute
Busst. i rute

Rev.	Dato	Tegn.	Godk.	Revisiointekst	Rev.	Dato	Tegn.	Godk.	Revisiointekst
a					d				
b					e				
c					f				

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Fysik
Islands Brygge 37
2300 København S

Tlf: 33 66 33 66
E-mail: anlægsudfoerelse@tmf.kk.dk

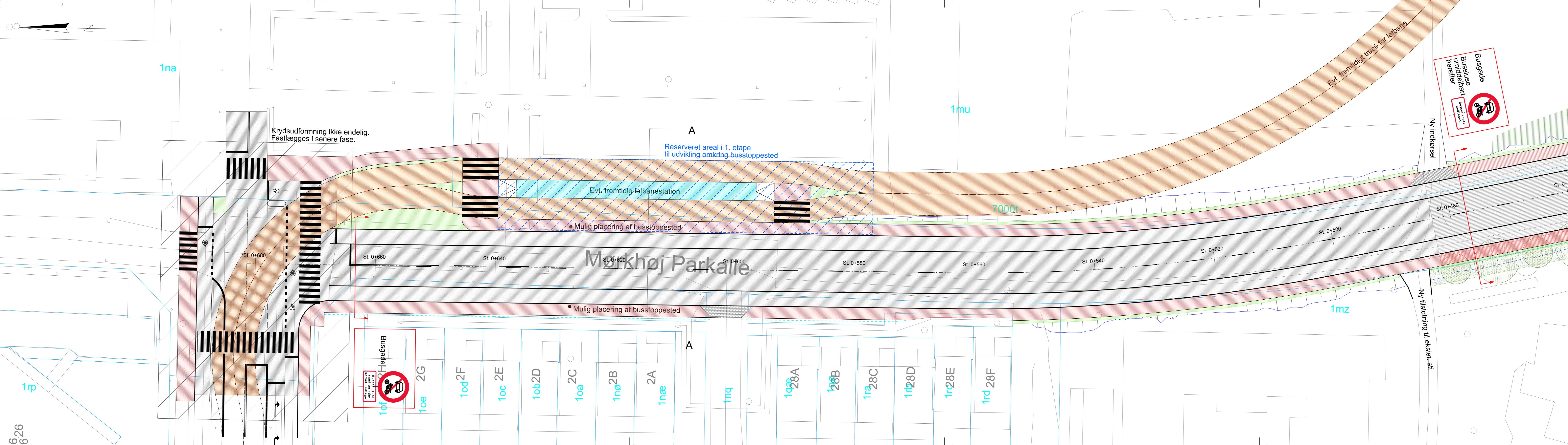
MOE

Buddingevej 272
2860 Søborg

Tlf: 44 57 60 00
E-mail: moe@moe.dk

Tre vejforbindelser Forprojekt Plantegning	Projektnr.: 605510	Fasebenaevnelse: 0	Dato: 18.03.2016
	Projekteret / tegnet: STE	Kontrolleret: AVM	Godkendt: EPR

Tingbjerg Vejforbindelse A1 St. 0+220 - st. 0+480	Målforhold: 1:250	Projektleder i Københavns Kommune: Pia Widerholdt Bentsen Tegningsnr.: 350 16 Lebetr.: R74
	Tegningsformat: 126 X 29,7 cm	



NOTE:

Anlægskrænger etableres med græs.
Eksisterende forhold er nedtonet.

SIGNATURER:

- Kørebane
- Cykelsti
- Fortov
- Overkørsel
- Grøn rabat
- Støttemur
- Evt. fremtidigt letbanetracé
- Matrikelgrænse
- Påfyldningskrænger, foreløbig
- Afgravningskrænger, foreløbig

BEPLANTNINGSSIGNATURER:

- Dækafgrøde (grønt areal hvor vejtræerne står)
- Bevoksning reetableres
- Nyt vejtræ

3636 Matrikelnr.

Rev.	Dato	Tegn.	Godk.	Revisiointekst	Rev.	Dato	Tegn.	Godk.	Revisiointekst
a					d				
b					e				
c					f				

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Fysik
Islands Brygge 37
2300 København S
Tlf: 33 66 33 66
E-mail: anlægsudfoerelse@tmf.kk.dk

MØE
Buddingevej 272
2860 Søborg
Tlf: 44 57 60 00
E-mail: moe@moe.dk

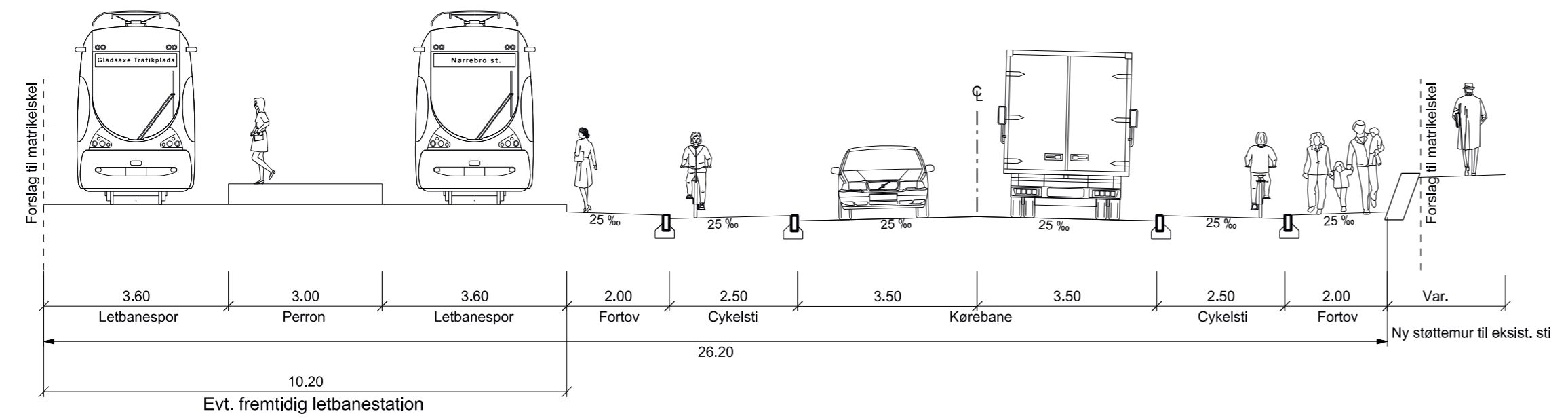
Tre vejforbindelser	Projektnr.: 605510	Fasebenævnelse: 0	Dato: 18.03.2016
Forprojekt Plantegning	Projekteret / tegnet: STE	Kontrolleret: AVM	Godkendt: EPR

Tingbjerg Vejforbindelse A1 St. 0+480 - st. 0+680	Målforhold: 1:250 Tegningsformat: 126 X 29,7 cm	Projektleder i Københavns Kommune: Pia Widerholdt Bentsen Tegningsnr.: 351 16 Leberr.: R74
--	--	--

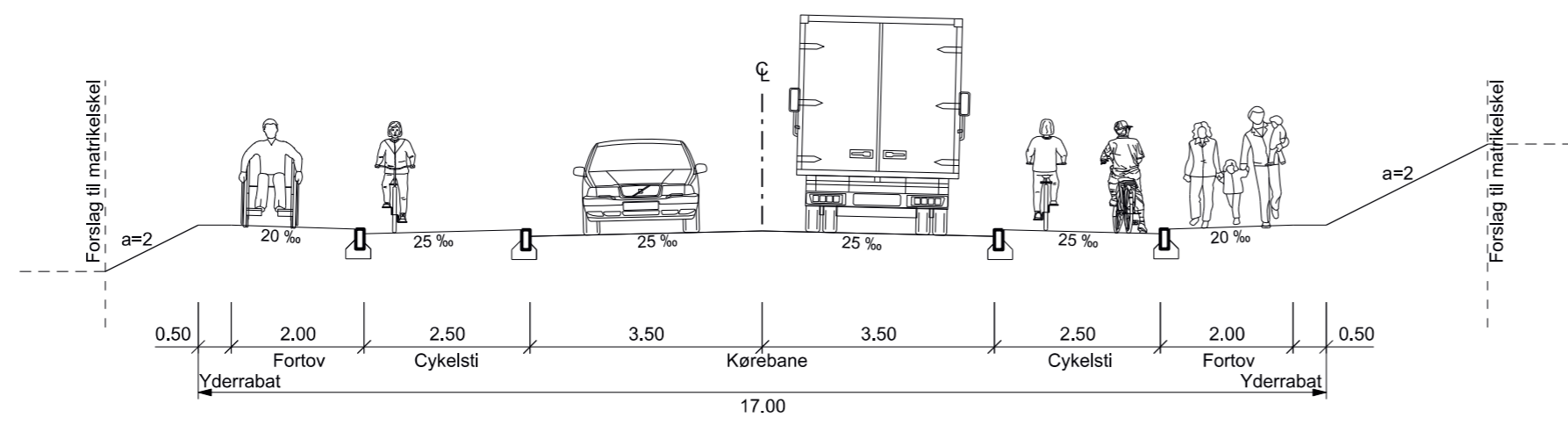
NOTE:

Ubenaevnte mål er i meter.

Ny vejforbindelse A1 - Snit A-A



Ny vejforbindelse A1 - Snit B-B



Rev.	Dato	Tegn.	Godk.	Revisiointekst	Rev.	Dato	Tegn.	Godk.	Revisiointekst
a					d				
b					e				
c					f				

Københavns Kommune
 Teknik- og Miljøforvaltningen
 Byens Fysik
 Islands Brygge 37
 2300 København S
 Tlf: 33 66 33 66
 E-mail: anlægsudfoerelse@tmf.kk.dk

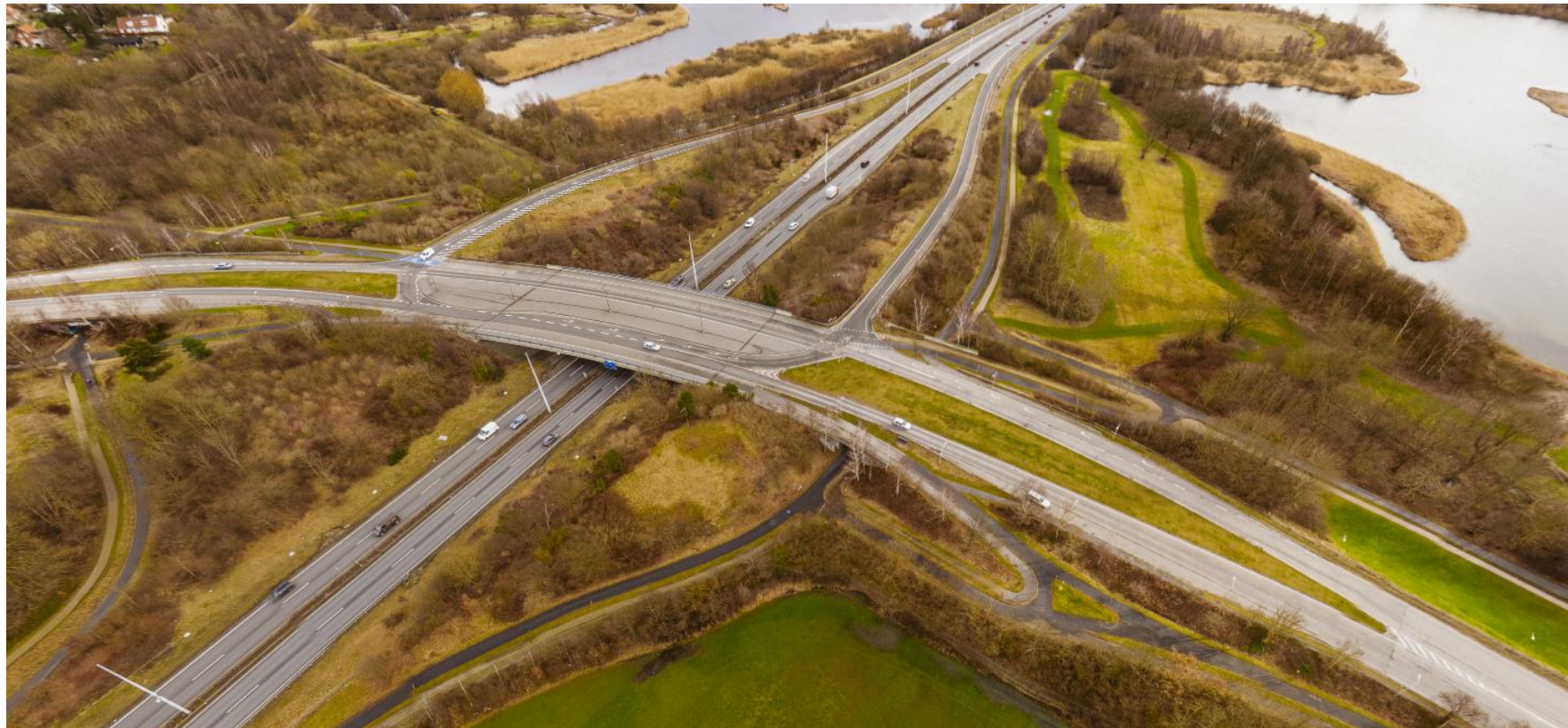
MØE
 Buddingevej 272
 2860 Søborg
 Tlf: 44 57 60 00
 E-mail: moe@moe.dk

Tre vejforbindelser Forprojekt Tværsnit	Projektnr.: 605510	Fasebenævnelse: 0	Dato: 18.03.2016
	Projekteret / tegnet: STE	Kontrolleret: TAV	Godkendt: EPR
Tingbjerg Vejforbindelse A1	Målforhold: 1:200	Projektleder i Københavns Kommune: Pia Widerholdt Bentsen	
	Tegningsformat: 63 X 29,7 cm	Tegningsnr.: Løbenr.: 352 17 R74	

Tre vejforbindelser i Tingbjerg

Vejforbindelse C – Nordvendte ramper på Hillerødmotorvejen

Forprojekt - Beskrivelse og konsekvenser



Udarbejdet af: SPS/ASBA/MDH/SCHØNHERR A/S
Kontrolleret af: AVM/EPR/SPS
Godkendt af: AVM
Dato: 25.04.2016

Version: 02
Projekt nr.: 1004963-005

SCHØNHERR A/S
Klosterport 4A, 1. sal
8000 Århus C

MOE A/S
Buddingevej 272
DK-2860 Søborg
T: +45 4457 6000
CVR nr.: 64 04 56 28
www.moe.dk

Indholdsfortegnelse

1	Formål	4
1.1	Historik	4
1.2	Lokalisering	4
2	Eksisterende forhold	5
2.1	Eksisterende vej- og trafikforhold på det omkringliggende vejnet	5
2.2	Eksisterende stier langs motorvejen	5
2.3	Eksisterende landskab, terræn og bevoksning	6
2.4	Naturbeskyttede områder	6
3	Forudsætninger	7
3.1	Trafikale forudsætninger	7
3.2	Forudsætninger for tracering og tværprofiler	7
3.3	Forudsætninger for landskabet	7
3.4	Opmærksomhedspunkter	8
4	Tracering	8
4.1	Tracéets visuelle forhold	8
4.2	Linjeføring	8
	9	
4.3	Rampekryds vest ved frakørselsrampen	9
4.4	Længdeprofil	9
5	Tværprofiler	10
5.1	Tværprofil på tilkørselsrampen	10
5.2	Tværprofil på frakørselsrampen	10
6	Konsekvensanalyse	10
6.1	Trafikale konsekvenser	10
6.2	Konsekvenser af signalregulering	12
6.3	Resultater	12
6.4	Konsekvenser af krydsudformning	13
6.5	Sammenfatning af trafiksikkerhed og fremkommelighed	13
6.6	Landskab – bevoksning og beplantning	13
6.7	Arealerhvervelse (ekspropriation)	13
6.8	Sammenfatning af konsekvensanalyse	14
7	Anlægsoverslag	15
8	Konklusion	16
9	Det videre arbejde	16
10	BILAG	17

1 Formål

Københavns Kommune har vedtaget en Tingbjerg-Husum Byudviklingsstrategi, som indeholder ambitiøse forslag til udvikling af byområdet på den lange bane. Ét af hovedprincipperne bag strategien er nye og opgraderede trafikforbindelser til og fra Tingbjerg, og en trafikal åbning af Tingbjerg er således en forudsætning for, at den samlede byudviklingsstrategi kan lykkes. Byudviklingsstrategien peger på otte nye eller opgraderede trafikforbindelser for biler, cykler, fodgængere og kollektiv trafik (herunder letbane), der skal åbne Tingbjerg mod omgivelserne. Én af de nævnte trafikforbindelser er kaldet Vejforbindelse C og drejer om etableringen af nordvendte ramper på Hillerødmotorvejen til Tingbjerg.

Formålet med dette forprojekt er at synliggøre muligheder og konsekvenser, der er forbundet med at anlægge vejforbindelse C. Derudover skal forprojektet give et realistisk billede af anlægsøkonomi ved etablering af de nordvendte ramper.

Den nye vejforbindelse har til formål at skabe bedre forbindelse mellem Tingbjerg og det regionale opland nord for København.

Ramperne vil forbedre tilslutningen til motorvejsnettet og give trafikanterne flere muligheder – særligt i sammenhæng med de to øvrige planlagte vejforbindelser henholdsvis Vejforbindelse A mellem Tingbjerg og Gladsaxe samt Vejforbindelse B mellem Tingbjerg og Husum, som beskrives i særskilte notater.

Forprojektet består af dette notat, samt plan- og tværsnitstegninger, og en trafiksimulering i Vissim vedlagt som bilag. Forprojektet skal danne grundlag for samarbejde og dialog med Gladsaxe Kommune og Vejdirektoratet.

1.1 Historik

I forbindelse med Høje Gladsaxe Centerets udvidelse blev der i 2006 planlagt nordvendte ramper på Hillerødmotorvejen ved TSA 1 Høje Gladsaxe, hvor Via Trafik udarbejdede en skitse for ramper og kryds. Andersen & Grønlund udarbejdede desuden et anlægsoverslag for etablering af 1000 m motorvejsramper, 800 m cykelsti og 2 signalregulerede kryds.

Gladsaxe Kommune har tidligere vist interesse i etablering af nordvendte ramper.

I 2015 blev Københavns Kommunes Tingbjerg-Husum Byudviklingsstrategi udgivet i samarbejde med boligforeningerne fsb og KAB/SAB, og byudviklingsstrategien pegede på tre mulige vejforbindelser for at åbne Tingbjerg. De nye forbindelser skal skabe bedre integration med de omkringliggende byområder samt sikre bedre forbindelse mellem Tingbjerg og Husum Nord:

- Vejforbindelse A: Mellem Tingbjerg (Ruten/Langhusvej) og Mørkhøj i Gladsaxe (tre alternativer A0, A1 og A2)
- Vejforbindelse B: Mellem Tingbjerg (Ruten/Langhusvej) og Husum via Vestvolden til Bystævnet
- Vejforbindelse C: Nordvendte ramper på Hillerødmotorvejen

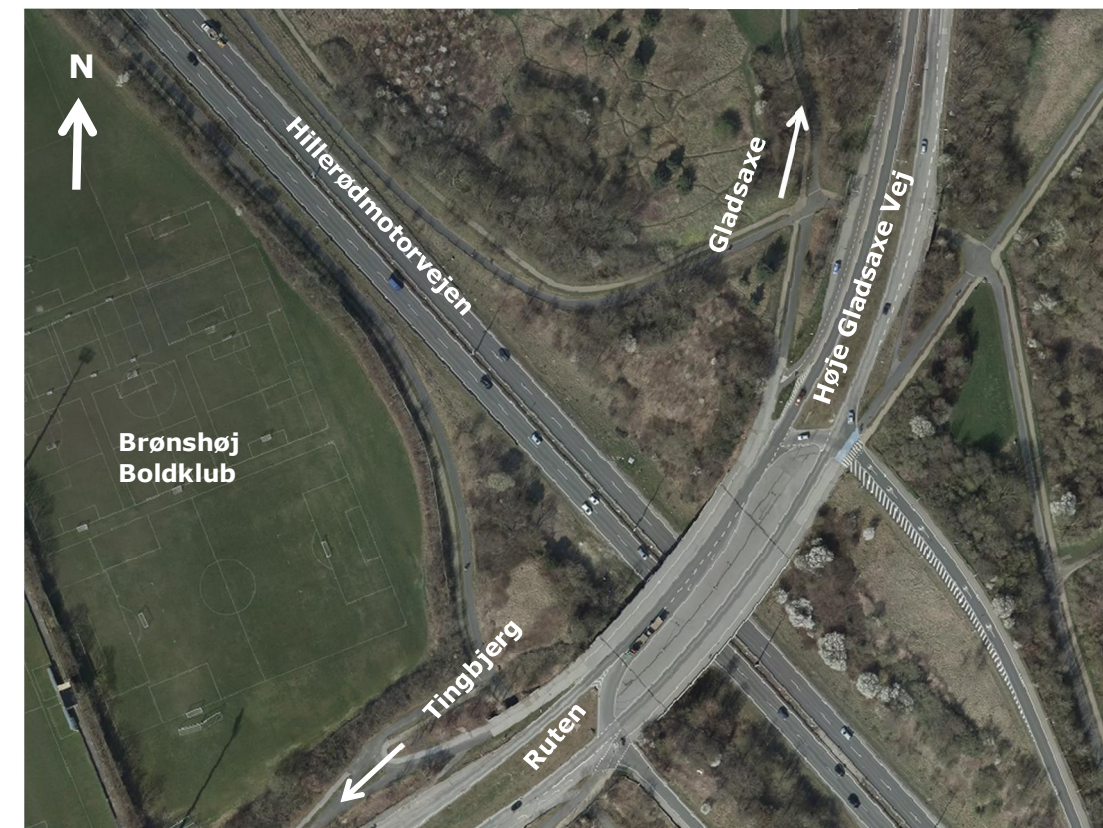


Figur 1. Oversigt over alle behandlede vejforbindelser i byudviklingsstrategien

1.2 Lokalisering

Det eksisterende tilslutningsanlæg TSA 1 Høje Gladsaxe på Hillerødmotorvejen km 6.2 er tilsluttet Ruten-Høje Gladsaxe Vej med sydvendte ramper øst for Tingbjerg ca. 600 meter nordøst for krydset Ruten/Terrasserne /Åkandevej i Tingbjerg og sydvest for Gladsaxe.

TSA 1 ligger 1,8 km syd for tilslutningsanlæg TSA 2 Mørkhøj.



Figur 2. Lokalisering af tilslutningsanlæg TSA 1 Høje Gladsaxe med eksisterende, sydvendte ramper til Hillerødmotorvejen. Ortofoto 2015 fra Københavns Kommunes digitale kort

2 Eksisterende forhold

2.1 Eksisterende vej- og trafikforhold på det omkringliggende vejnet

Krydset Ruten/Høje Gladsaxe Vej/Hillerødmotorvejen

Ruten-Høje Gladsaxe Vej er tilsluttet Hillerødmotorvejen med to sydvendte ramper til og fra København.

Hastighedsgrænserne er 60 km/h på Ruten-Høje Gladsaxe Vej og 90 km/h på motorvejen.

Hverdagsdøgnetrafikken (HDT) er 6.800 på Ruten sydvest for motorvejen og 7.300 på Høje Gladsaxe Vej nordøst for motorvejen.

Vigepligtsreguleret kryds ved tilkørselsrampen

Fra nordøst er der ligeudbane mod Tingbjerg og venstresvingsbane mod København.

Fra sydvest er der ligeudbane mod Gladsaxe og højresvingsbane mod København.

HDT i krydset er 7.500 plus 3.600 på tilkørselsrampen (trafikdata fra 2014).

Vigepligtsreguleret kryds ved frakørselsrampen

På Høje Gladsaxe Vej er ligeudbane i begge retninger.

Fra frakørselsrampen er der kombineret højre-venstresvingsbane.

HDT i krydset er 10.900 heraf 3.800 fra tilkørselsrampen (2014).

Hillerødmotorvejen

Hillerødmotorvejen er en 4-sporet interregional motorvej og en del af primærrute 16 mellem København og Hillerød. Der er ikke nødspor nord for TSA 1.

HDT i begge retninger er 52.800 (2014).



Krydset med tilkørselsrampen øverst og krydset med frakørselsrampen nederst (Google Maps)

Figur 3. Beskrivelse af eksisterende vejnet. HDT i kryds er indkørende.

2.2 Eksisterende stier langs motorvejen

Langs motorvejen er dels rekreative gangstier i grus og dels supercykelstier som en del af Farumruten til og fra København. Gangstierne er 1,5 – 2,0 m brede og adskilt af en variabel skillerabat på min. 1,0 m mod cykelstierne, som er ca. 2,5 m brede.

Stierne i begge sider krydser motorvejen i underføringer.

På Ruten-Høje Gladsaxe Vej er der:

- dobbeltrettet cykelsti og (lokalt) fortovej i nordsiden langs kørebanen øst for motorvejen
- enkeltrettet cykelsti og gangsti i nordsiden langs kørebanen vest for motorvejen
- enkeltrettet cykelsti og gangsti i sydsiden på begge sider; hovedsageligt i eget tracé men langs kørebanen på broen

Nedenstående billeder viser de eksisterende stier i området.



Figur 4. Dronefoto med eksisterende vej- og stiforbindelser set mod sydøst



Figur 5. Dronefoto med eksisterende vej- og stiforbindelser set mod sydvest

2.3 Eksisterende landskab, terræn og bevoksning

De nordvendte ramper indskrives sig som en del af et større infrastrukturelt system på Hillerødmotorvejen. Set fra Ruten opleves lokaliteten som et bredt vejanlæg, en bro med en bred midterrabat og relative brede cykel- og gangstier. De krydsende cykel- og gangstier er ført under Ruten både øst og vest for motorvejen.

Nordvest for motorvejen og broen ligger Brønshøj Boldklub. Se figur 2.

Det infrastrukturelle anlæg omkring den nye forbindelse grænser op til et større grønt og fredet område med Gyngemosen/Høje Gladsaxe Park mod nord, som er karakteriseret som et moseområde med arealer med parkprægede områder, og med Utterslev Mose mod syd, som er et større moseområde med større søer. Både Gyngemosen/Høje Gladsaxe Park og Utterslev Mose er fredede og beskyttede naturområder. Begge benyttes som rekreative arealer.

2.3.1 Eksisterende landskab og bevoksning

Fra omgivelserne opleves lokaliteten som et grønt område med stier på kryds og tværs – under Ruten, over broen og videre herfra.

Bevoksningen i området består overvejende af skærmende bevoksninger, bevoksede skråningsanlæg, ramper og restarealer, overvejende med løvtræer og buske.

Nord for Hillerødmotorvejen og syd for Ruten ved Utterslev Mose fremstår bevoksningen med større naturpræg og mere selvgroet. Ved motorvejen og omkring boldbaner, ramper og lignende fremstår bevoksningen mere kultiveret.

2.4 Naturbeskyttede områder

Projektområdet er omgivet af fredet område med følgende fredning: Utterslev Mose
Utterslev Mose er fredet ved Fredningsnævnets kendelse af 13. juli 2000. Fredningen har til formål:

- at sikre området som parkområde,
- at sikre og muliggøre forbedring af områdets natur, landskab og rekreative værdier under hensyntagen til den historiske baggrund,
- at fastholde og regulere almenhedens færdsel i området, og
- at bevare Utterslev Mose i et regionalt, sammenhængende net af grønne områder med forbindelse til Vestvolden og Hjortespringkilen.

Fredningskendelsen forbyder ændringer i terræn og beplantninger, medmindre det sker af hensyn til naturpleje, og der må således ikke opføres bebyggelse eller andre anlæg. Mindre om- og tilbygninger til nuværende bygninger kan finde sted, hvis det er i overensstemmelse med plejeplanen for området. Københavns Kommune er plejemyndighed for området.

Projektområdet er desuden omgivet af en Skovbyggelinje

Ifølge Naturbeskyttelseslovens § 17 må der ikke placeres bebyggelse, campingvogne, skure, boder, master og lignende inden for en afstand af 300 m fra skove, men kommunen kan dispensere fra beskyttelsen.

I forhold til eksekvering af projektet er der således behov for at ansøge om dispensation til anlæggelse af en nye ramper og afledte forsætning af stierne.

Ifølge naturbeskyttelseslovens § 50, stk. 1, kan der dispenseres fra en fredningsbestemmelse, når det ansøgte ikke vil stride mod fredningens formål.

En vigtig forudsætning for etablering af den fremtidige forbindelse er derfor maksimalt hensyn til de fredede og beskyttede områder, så indgriben iværksættes med respekt.

På oversigtskortet nedenfor ses udbredelsen af fredningen, skovbyggelinjer o. lign. i området.



SIGNATURER:

- BESKYTTEDE NATURTYPER
- FREDEDE OMRÅDER
- FREDEDE OMRÅDER, BESKYTTEDE NATURTYPER
- SKOVBYGGELINJER, FREDEDE OMRÅDER
- SKOVBYGGELINJER
- SØBESKYTTELSESLINJE
- SKOVBYGGELINJER, FREDEDE OMRÅDER, BESKYTTEDE NATURTYPER

Figur 6. Kort over naturbeskyttede områder. Udklip fra tegningen 310 16 R74 af den 29. januar 2016 fra MOE A/S.

3 Forudsætninger

3.1 Trafikale forudsætninger

Formålet med den nye vejforbindelse er at øge tilgængeligheden til og gennemstrømningen i Tingbjerg, hvilket spiller en central rolle i at øge trygheden for beboere og besøgende i området. En ny vejforbindelse vil ligeledes øge muligheder for at tiltrække nye byfunktioner og udvikle området.

De trafikale forudsætninger er baseret på notatet "Nye trafikforbindelser til Tingbjerg/Husum, Trafikale vurderinger" (Tetraplan, februar 2014), som bl.a. indeholder en trafikprognose for hele området baseret på OTM-modellen¹.

De to nordvendte ramper (henholdsvis tilkørsel og frakørsel) vil give større fleksibilitet i rutevalg og forbedre adgangen fra Tingbjerg mod nord. Den trafikale effekt vurderes at være relativt begrænset, hvis der ikke samtidig skabes forbindelse fra Tingbjerg mod vest i retning af Mørkhøjvej og mod syd over Vestvolden.

Trafikallene i prognosen er overført til DanKap ved dimensionering af kølængder, signaltider m.m. i de to rampekryds, som forudsættes signalreguleret.

3.2 Forudsætninger for tracering og tværprofiler

Skemaer nedenfor viser vejreglernes krav og anbefalinger til de forskellige vejelementer i tracering og tværprofiler. Værdierne sikrer, at der opnås et acceptabelt niveau for trafiksikkerhed, fremkommelighed, tilgængelighed og afvanding.

Vejelementerne for tværsnit, linjeføring og længdeprofil er baseret på følgende planlægningshastigheder:

- 90 km/h på motorvejen
- 60 km/h på Ruten-Høje Gladsaxe Vej
- 50 km/h på ramperne nær krydsene
- 0 km/h på ramperne umiddelbart før og efter krydsene

Tværsnitselement	Minimum	Anbefalet	Bemærkninger
Vognbane	2,75 m mellem to linjer	Rampe: 3,50 m ekskl. 0,5 m kantbaner 60 km/h: 3,25 – 3,50 m	Se også standardtværsnit for motorvejsramper på Vejdirektoratets hjemmeside
Nødspor		2,50 m ekskl. kantbane	
Cykelsti	Enkeltrettet 1,8 m Dobbeltrettet 2,5 m plus 1,0 m skillerabat i byområde	Enkeltrettet 2,25 m PLUSnet 3,0 m Supercykelstier 2,5 – 3,5 m Dobbeltrettet min. 3,0 m	KK ønsker dobbeltrettede cykelstier på 4,0 m på PLUSnettet, så der er 4 'baner'.
Fortov	1,5 m	KK: 2,2 m	
Delt sti	Cykelsti 1,5 m Gangsti 1,0 m	Cykelsti 1,7 m Gangsti 1,5 m	
Tværfald (sidehældning) på kørebane	-	20 – 30 ‰	
Tværfald for cyklister og fodgængere	10 ‰	KK: Cykelsti max. 25 ‰ Fortov/gangsti max. 25 ‰	

Tabel 1. Vejreglernes værdier for tværsnitselementer

¹ Ørestadstrafikmodellen, som er en avanceret trafikmodel for hovedstadsområdet (centralkommunerne og de 3 tidligere hovedstadsamter), der omfatter både kollektiv trafik og bil-, cykel- og gangtrafikken.

Linjeføringselement	Minimum	Anbefalet	Bemærkninger
Horisontalkurver for motorkøretøjer på lige vej	r=675 m ved 90 km/h	r=185 m ved 60 km/h i byområde (s-kurver)	
Kilestrækning for tilkørsler	l=200 m	-	
Indfletningsvinkel for tilkørsler	1:50	-	
Accelerationslængde for tilkørselsramper	l=238 – 329 m fra 0 til 90 km/h på ramper med fald	-	Se håndbog om Toplandskryds i åbent land, afsnit om Acceleration
Kilestrækning for frakørsler	l=100 m	-	
Udfletningsvinkel for frakørsler	1:25	-	
Decelerationslængde for frakørselsramper	l=146 – 182 m fra 90 til 0 km/h på ramper med stigning	-	Se hæfte Toplandskryds i åbent land, afsnit om Deceleration
Horisontalkurver for cykler	-	r=60 m	

Tabel 2. Vejreglernes værdier for linjeføringselementer

Længdeprofilelement	Minimum	Anbefalet	Bemærkninger
Gradient for kørebaner	5 ‰	Min. 7 ‰ Max. 50 ‰ Resulterende fald max. 60 ‰	-
Vertikalkurver for ramper	r=386 m for konveks (opad) ved 50 km/h og r=2250 m for konkav (nedad) ved 90 km/h og 40 ‰	Min. r=800 m	Se hæfte Tracering i åbent land, afsnit om Vertikalkurver
Vertikalkurver for cyklister	r=175	Min. r=340	-
Vertikalkurver for knallerter	r=300 m	Min. r=580 m	-

Tabel 3. Vejreglernes værdier for længdeprofilelementer

3.3 Forudsætninger for landskabet

En vigtig forudsætning for etablering af en fremtidig forbindelse er hensynet til de fredede og beskyttede områder - herunder at sikre fortsat sammenhæng mellem Gyngemosen/Høje Gladsaxe Park og Utterslev Mose.

Ramperne anlægges, om muligt, under hensyntagen til beskyttelseslinjer for fredninger og beskyttede områder - søer- og vandløb, fredskov mv.

Offentlighedens ret til færdsel i området skal fastholdes, og eksisterende stiforbindelser skal derfor bevares og tilpasses i nødvendigt omfang.

3.4 Opmærksomhedspunkter

- Den nye vejforbindelse bør tage hensyn til de fredede og beskyttede områder, så de berøres så lidt som muligt.
- Den visuelle oplevelse af det nye rampeanlæg bør imødekommes ved landskabelige og beplantningsmæssige tiltag som skråningsanlæg og afskærmende beplantning, der visuelt tilpasser rampeanlægget til omgivelserne.
- Der bør ligeledes etableres afskærmende beplantning, skråninger og/eller støttemure mellem cykelstien og de nye rampeforløb.
- Vejens udformning bør sikre trafiksikkerheden på motorvejen og i rampekrydsene. Der må fx ikke opstå tilbagestuvning på frakørselsramperne, og rampekrydsene bør være så sikre som muligt
- Støjniveauet forsøges begrænset
- Eksisterende stiforbindelser bevares i minimum samme standard og tilpasses om nødvendigt planlagte udvidelser af PLUSnet og supercykelstier
- Der tages vare på eksisterende bevoksninger, som reetableres i størst muligt omfang med eksisterende arter. Nye beplantninger tilføres området under hensynstagen til områdets eksisterende karakter og indpasning af den nye forbindelse
- Arealhvervelser af fredede områder og boldbaner reduceres mest muligt

4 Tracering

Traceringen (det rummelige vejforløb) er kombinationen af vejens linjeføring og længdeprofil, og den foreslåede tracering overholder anbefalingerne fra vejregler for Veje og stier i åbent land vist i tabellerne i afsnit 3.1. Desuden er arealbehov ved svingmanøvrer dimensioneret for modulvogntog.

Muligheden for at optimere traceringen bør undersøges i en senere fase af projektet.

Det har været overvejet at projektere parallelspor i begge retninger mellem det eksisterende tilslutningsanlæg TSA 2 Mørkhøj (ved Mørkhøjvej og Gladsaxe Møllevej) og det foreslåede tilslutningsanlæg TSA 1 (nye nordvendte ramper), som ligger med 1,8 km afstand, men de blev fravalgt i denne forprojektfase, da det udarbejdede trafikmodel ikke viste væsentlige fordele ved parallelspor. Udeladelse af parallelspor medfører desuden væsentlige fordele for anlægsøkonomi og arealerhvervelse af fredede arealer og boldbaner.

4.1 Tracéets visuelle forhold

Ramperne tilsluttes overfor de eksisterende sydvendte ramper, og kryds ombygges og signalreguleres på Ruten/Høje Gladsaxe Vej.

Ved anlæg af frakørselsrampen inddrages et areal langs boldbanerne, mens eksisterende underføring bevares uden ændringer. Nord for tilkørselsrampen ændres stitilslutningen til Høje Gladsaxe Vej, og mod øst inddrages et mindre areal på eksisterende sti-matrikel til omlægning af sti og cykelsti. Den aktuelle fredningsgrænse for Gyngemosen vil ikke blive berørt heraf jf. *Plejeplan for Gyngemosen og Høje Gladsaxe Park, 2006*.

Visuelt indskrives de nordvendte ramper sig i omgivelserne med hensyntagen til boldbanerne mod vest, hvor anvendelse af en støttemur begrænser indgrebet i området (ekspropriering). Mod øst indskrives grønne skråningsanlæg og beplantning rampen naturligt i omgivelserne.

Retablering af bevoksning sker under hensyn til den eksisterende bevoksningstype, og på samme vis indskrives beplantning med eksisterende bevoksningstyper.

Synlige støttemure begrønnes af hensyn til den visuelle oplevelse, og retablering af bevoksning samt beplantning sker indenfor vejreglerne.

4.2 Linjeføring

4.2.1 Linjeføring for tilkørselsrampe

Tilkørselsrampen er placeret overfor den nordgående frakørselsrampe, så rampekrydset bliver 4-benet.

Tilkørselsrampen er projekteret til en planlægningshastighed på 90 km/h på motorvejen og dermed en indfletningshastighed på samme 90 km/h. Dvs. kilestrækningen er 200 m lang med en indfletningsvinkel på 1:50 m og en spærreflade på 170 m.

Tilkørselsrampen er godt 440 m lang og har en horisontalkurve på R=800 m de første 260 m, mens resten af rampen er retlinet.

Eksisterende cykelsti og gangsti langs rampen sideflyttes mindst muligt for at mindske indgrebet i fredede områder.

4.2.2 Linjeføring for frakørselsrampe

Frakørselsrampen er placeret overfor den sydgående tilkørselsrampe, så krydset bliver 4-benet. Dog er rampen justeret lidt mod øst for at kunne få plads til en skråningstilpasning med $a=2$ i forhold til eksisterende stiunderføring.

Frakørselsrampen er projekteret til en planlægningshastighed på 90 km/h på motorvejen og dermed en udfletningshastighed på samme 90 km/h. Dvs. kilestrækningen er 100 m lang med en udfletningsvinkel på 1:25 m og en spærreflade på 150 m.

Frakørselsrampen er godt 400 m lang, og den første del er retlinet, hvorefter der er horisontalkurver på først $R=670$ og dernæst $R=200$ m på den sidste del af rampen, hvor planlægningshastigheden er sat til 50 km/h.

4.2.3 Rampekryds øst ved tilkørselsrampen

Tilfarten på eksisterende frakørselsrampe udvides til 2 tilfartsspor – henholdsvis højre- og venstresvingsbaner ved ændring af kørebaneafmærkningen.

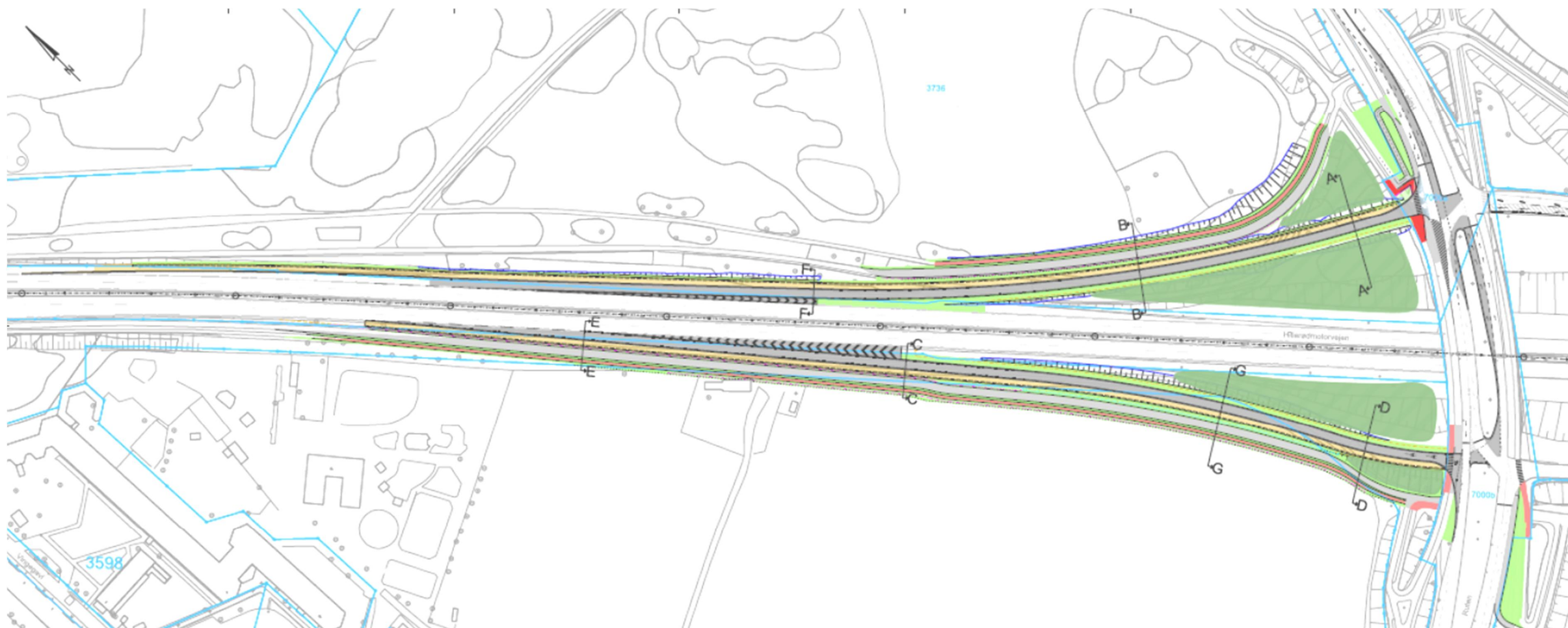
På Høje Gladsaxe Vej tilføjes højresvingsbane fra øst og venstresvingsbane fra vest ved inddragelse af midterrabbatten. Desuden flyttes den enkelttreppede cykelsti tæt på kørebanen for at synliggøre cyklister overfor højresvingende bilister i tilstrækkelig tid før krydset, hvilket nødvendiggør en ny dobbelttreppet cykelsti på ca. 40 m.

4.3 Rampekryds vest ved frakørselsrampen

Den enkelttreppede cykelsti flyttes tæt på kørebanen over 50 m for at synliggøre cyklister overfor højresvingende bilister i tilstrækkelig tid før krydset. Der er eksisterende asfaltbelægning, som muligvis skal udskiftes, og desuden skal belægningen udvides, og eksisterende lysmaster skal evt. flyttes. Eksisterende tilkørselsrampe berøres ikke.

4.4 Længdeprofil

Der er ikke udarbejdet projekttegninger med længdeprofiler i dette forprojekt, men de bagvedliggende længdeprofiler følger vejreglernes anbefalinger, og den bagvedliggende computermodel for geometri og mængdeberegninger følger endvidere værdierne nævnt i afsnit 3.1.



Figur 7. Forslag til nordvendte ramper på Hillerødmotorvejen. Udsnit af tegning 355 61 jf. Bilag 1

5 Tværprofiler

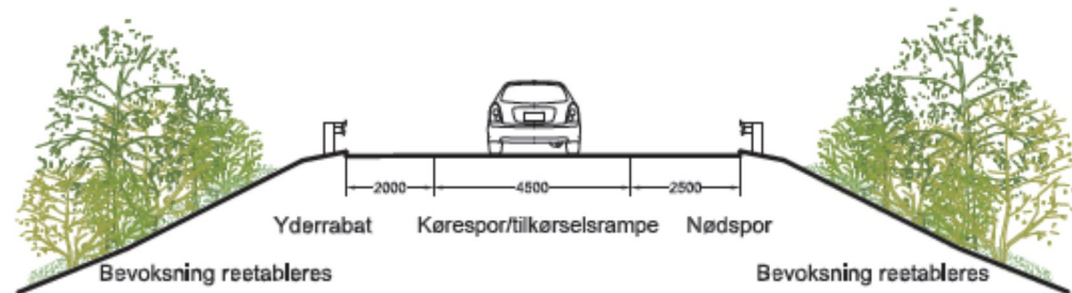
Begge nordvendte motorvejsramper anlægges med 3,5 meter kørespor; 0,5 m kantbaner; 2,5 m nødspor, 0,5 m vulst og 2,0 m yderrabat. Der er foreslået nødspor på begge ramper som på eksisterende, sydvendte ramper. Der er dog ikke nødspor på selve motorvejen nord for Ruten-Høje Gladsaxe Vej.

Der etableres dobbeltrettede cykelstier i eget tracé langs begge ramper med en bredde på 4,0 meter som forberedelse til en planlagt udvidelse af Farumruten langs motorvejen (PLUSnet). Desuden etableres gangstier på 2,0 m adskilt af skillerabatter på 1,0 m.

Detaljerede tværnsnit for tilkørselsrampe og frakørselsrampe fremgår af Bilag 1.

5.1 Tværprofil på tilkørselsrampen

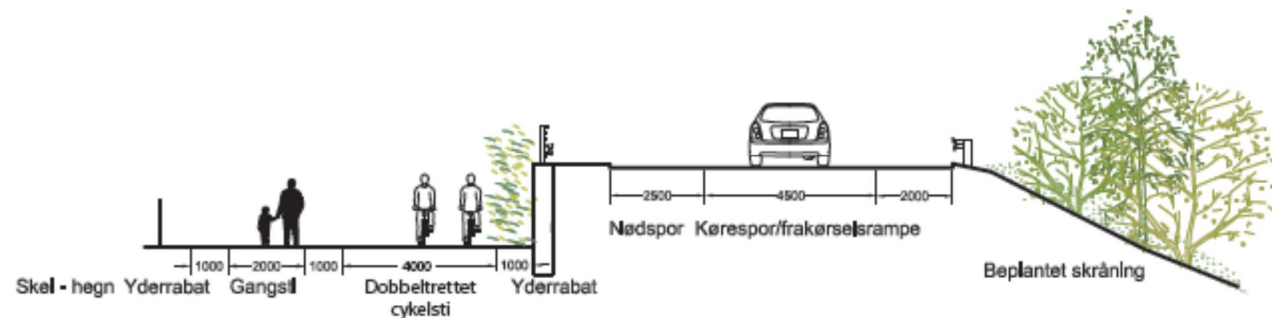
Vejdirektoratets standardtværprofil for ramper er generelt fraveget i ydersiden, hvor skråningen er gjort stejlere fra $a=3$ til $a=2$, hvilket nødvendiggør autoværn. Fravigelsen skyldes et skøn om nødvendig tilpasning til terræn, hvilket bør undersøges nærmere i en senere projektfase.



Figur 8. Principsnit for tilkørselsrampen midt på rampen. Cykelsti og gangsti er ikke vist (set mod nord)

5.2 Tværprofil på frakørselsrampen

Vejdirektoratets normalt tværprofil er ændret i ydersiden på den sidste del af rampen, hvor skråningen enten er gjort stejlere fra $a=3$ til $a=2$ eller er delvist erstattet af en støttemur, hvilket har nødvendiggjort trafikværn. Fravigelsen skyldes et skøn omkring nødvendig tilpasning til terræn, hvilket bør undersøges nærmere i en senere projektfase.



Figur 9. Principsnit for frakørselsrampen med støttemur tæt på Ruten (set mod nord)

6 Konsekvensanalyse

6.1 Trafikale konsekvenser

Konsekvenserne – herunder trafikantforsinkelse og kødannelse – på Hillerødmotorvejen ved etablering af nordvendte ramper er undersøgt gennem en trafiksimuleringsmodel i programmet PTV Vissim. Desuden er kølængder i tilfarterne ved signalregulering i rampekrydsene undersøgt gennem denne model.

Modellen dækker strækningen på Hillerødmotorvejen mellem Mosesvinget og TSA 2 Mørkhøj.

Dette afsnit beskriver de vigtigste resultater af simuleringen, mens en detaljeret gennemgang af modellens antagelser samt nærmere analyse af resultaterne kan findes i tilhørende notat i Bilag 2.

6.1.1 Forventede trafikmængder

Som en del af Tingbjerg-Husum Byudviklingsstrategi blev der udført en OTM-trafikmodelberegning² med forskellige scenarier.

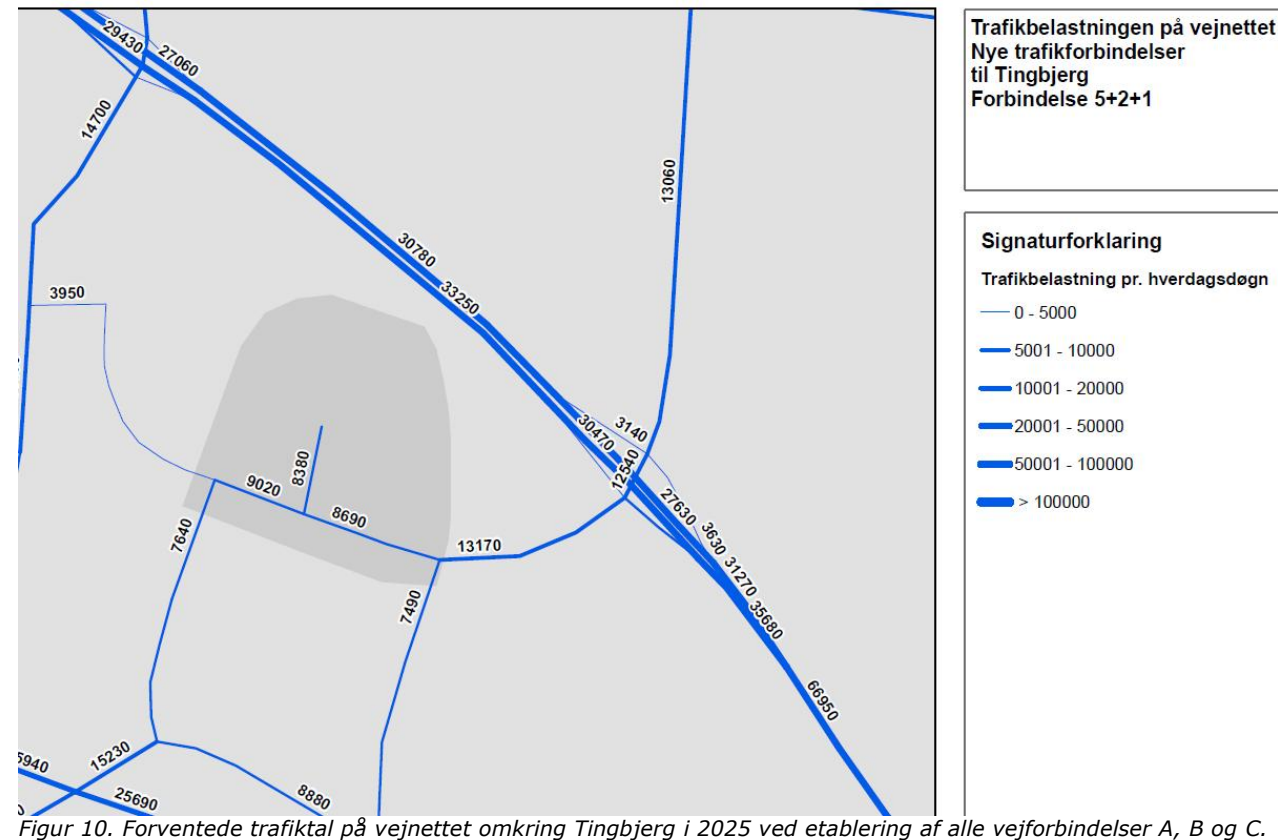
Modellen beregner overordnede trafikstrømme – dvs. trafikmængder og fordeling på henholdsvis transportmidler og ruter under givne forudsætninger vedrørende infrastruktur og trafikbetjening samt fremtidige byplanmæssige og demografiske forhold. Trafiktallene skal derfor betragtes som værende til orientering om den fremtidige trafikstigning eller trafikreduktion, og sandsynligvis vil de beregnede trafiktal være højere end de aktuelle trafiktal.

Det understeges, at OTM-modellen beregner trafikstrømme for hele Hovedstadsområdet og ikke kun Tingbjerg.

Trafiktallene er angivet i HDT (hverdagsdøgntrafik), som er den gennemsnitlige døgntrafik på hverdage uden for sommermånederne, og HDT er almindeligvis højere end årsdøgntrafikken (ÅDT).

Trafiktallene i OTM-modellen er fremskrevet til 2025, og der sammenlignes med et basisscenarie *Basis 2025* uden de tre foreslåede vejforbindelser samt et *Scenarie 2025* med alle tre vejforbindelser. Figur 10 viser de forventede trafikmængder på vejnettet omkring Tingbjerg i Scenarie 2025, hvis alle vejforbindelser A, B og C etableres.

² "Nye trafikforbindelser til Tingbjerg/Husum, trafikale vurderinger" (Tetraplan, februar 2014)



Figur 10. Forventede trafiktal på vejnettet omkring Tingbjerg i 2025 ved etablering af alle vejforbindelser A, B og C.

6.1.2 Resultater fra Vissim-model

Vissim-modellen er opstillet for 3 scenarier:

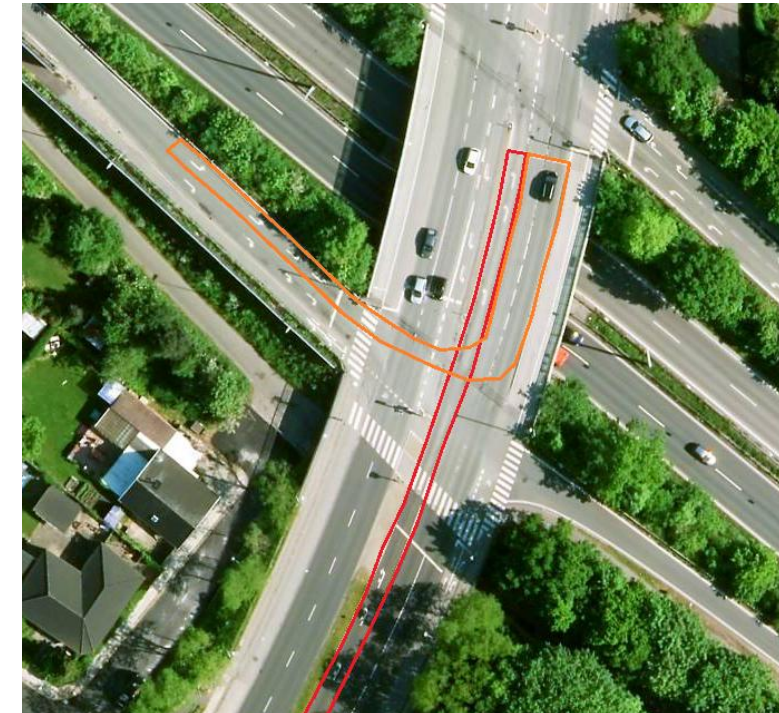
- Basis 2015 uden nye vejforbindelser
- Basis 2025 uden nye vejforbindelser
- Scenarie 2025 med tre nye vejforbindelser

Trafiktal for Basis 2025 og Scenarie 2025 er fremskrevet fra Basis 2015, og hvert af disse tre scenarier er simuleret for morgentrafik kl. 7 – 9 og eftermiddagstrafik kl. 15 - 17.

Etableringen af nordvendte motorvejsramper ved TSA 1 Høje Gladsaxe giver positiv effekt på trafikafviklingen, og den gennemsnitlige forsinkelse pr. køretøj i Scenarie 2025 reduceres generelt til Basis 2015. Dette svarer til, at forsinkelsen for hver trafikant er den samme i Scenarie 2025, selvom trafikmængderne stiger fra 2015.

En stor del af trafikken fra Mørkhøjvej eftermiddagen kører på Hillerødmotorvejen i nordlig retning, hvilket skaber pres på det sydvestlige rampekryds i TSA 2 Mørkhøj, da venstresvingsbanen til motorvejen kun er omkring 30 meter. Venstresvingsbanens længde giver risiko for tilbagestuvning, selvom der er grønt, og derfor er opbygges i nogle tilfælde kø på den nordvendte frakørselsrampe. Situationen ændres ikke væsentligt ved etablering af nordvendte ramper ved TSA 1.

På Figur 11 viser det røde felt, hvor tilbagestuvningen opstår, og der er således ikke plads på motorvejsbroen til venstresvingende trafik. Når tilbagestuvningen opstår, må venstresvingende trafik fra motorvejen (orange markering) derfor vente på rømning af krydset, hvilket skaber kø på rampen. Disse problemer opstår om eftermiddagen i både Basis 2025 og Scenarie 2025.

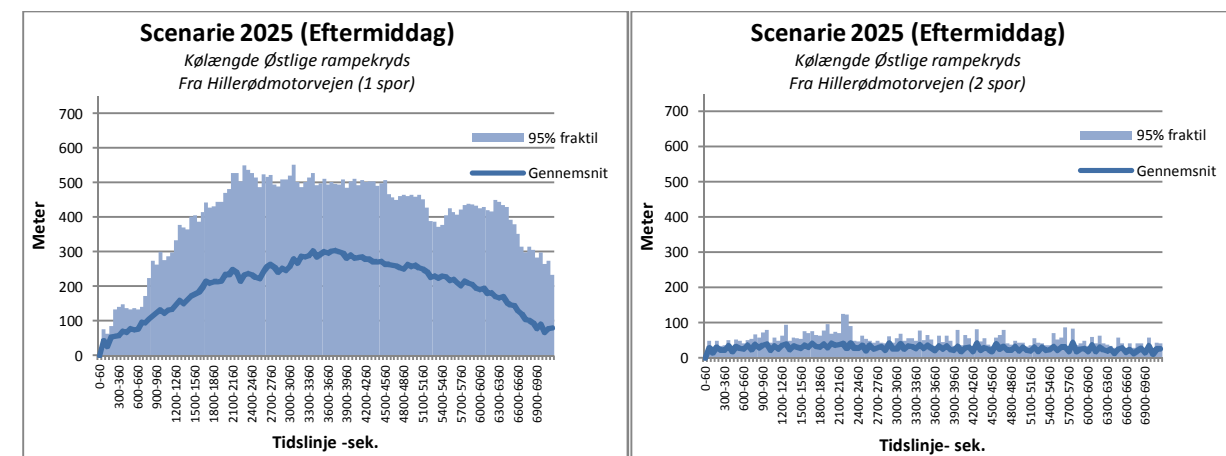


Figur 11. Tilslutningsanlæg TSA 2 Mørkhøj ved Mørkhøjvej-Gladsaxe Møllevej. Det røde felt viser området med opstuvning om eftermiddagen (15-17), og det orange felt viser påvirkning af trafik fra motorvejen.

Etableringen af de nordvendte ramper ved Ruten har desuden en reducerende effekt på kødannelse på Hillerødmotorvejen i sydlig retning netop før krydset ved Hareskovvej, Mosesvinget og Pilesvinget. I Basis 2015 er kølængdens 95 % -fraktile 700 meter i de værste perioder, og inkluderes fremskrivning til Basis 2025 baseret på OTM-modellen, vokser kølængden til det maksimale niveau 1500 meter, og køen vil reelt være længere. I Scenarie 2025 reduceres 95 %-fraktilen til omkring 500 meter i de værste perioder.

Ved etablering af nordvendte ramper er forudsat signalregulering i TSA 1 Høje Gladsaxe. Der er ligeledes forudsat bevarelse af de 1-sporede, sydvendte ramper samt 1 spor på de nye nordvendte ramper. Ifølge Figur 12 skabes kø på den sydvendte frakørselsrampe ved TSA 1 om eftermiddagen, og det er derfor forsøgt også simulere scenariet med separate højre- og venstresvingsbaner på de sidste 50 meter af frakørselsrampen.

Separate højre- og venstresvingsbaner fjerner køen på eksisterende frakørselsrampe i Scenarie 2025, og det anbefales derfor at arbejde videre med dette i næste fase ligesom i TSA 2 Mørkhøj.



Figur 12. Kølængde om eftermiddagen (kl. 15 - 17) på frakørselsrampe fra syd ved TSA 1 Høje Gladsaxe i Scenarie 2025 med kombineret venstre- og højresvingsbane

6.2 Konsekvenser af signalregulering

Signalregulering af ramperne vil have konsekvenser for trafikafviklingen på Ruten/Høje Gladsaxe Vej og til- og frakørselsramperne.

I dette afsnit belyses trafikafviklingen med og uden signalregulering og ramper samt anbefalinger for krydsudformninger.

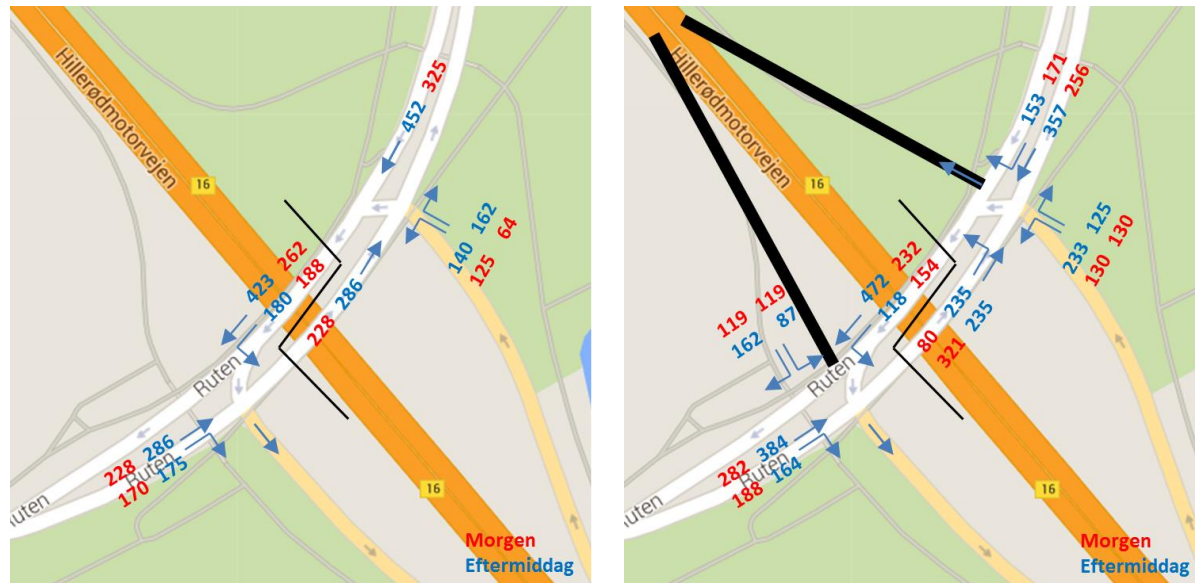
I den eksisterende situation Basis 2015 uden nordvendte ramper eller signalregulering er fremkommeligheden god. Der er således ikke kø eller tæt trafik på Ruten-Høje Gladsaxe Vej, og derfor afvikles trafikken fra frakørselsrampen og til tilkørselsrampen ligeledes tilfredsstillende.

Konsekvensvurderingen belyser to scenarier:

- *Basis 2025* uden nordvendte ramper og signalregulering
- *Scenarie 2025* med alle tre vejforbindelser (A, B og C) og signalregulering af rampekryds

Trafiktallene er baseret på OTM-modellen.

Nedestående kort viser de forventede trafikmængder for begge scenarier. Trafiktallene er den gennemsnitlige spidstimetrafik klokken 7-9 og 15-17.



Figur 13. Forventede trafikmængder i spidstimer Basis 2025 uden nordvendte ramper til venstre. Forventede trafikmængder i spidstimer Scenarie 2025 med nordvendte ramper og signalregulering.

Ovenstående trafiktal er anvendt til at vurdere konsekvenserne for trafikafvikling i begge scenarier i Vis-sim-modellen, som desuden kan beregne kølængder til vurdering af behov for længder af fremtidige svingbaner.

6.3 Resultater

6.3.1 Ligeud- og højresvingbaner før broen

Basis 2025

I scenariet uden ramper og signalanlæg vil der ikke være stop for trafikken på Ruten og dermed ingen kø på denne strækning, og derfor vil det naturligvis reducere serviceniveauet (om end marginalt), da mellemtidene reducerer kapaciteten.

Scenarie 2025

Kølængderne er maksimalt 60 meter i få minutter af spidstimen i de værste 5 % af tilfældene. Køen afvikles i det næstkommende omløb og er dermed ikke en egentlig kø, da alle ventende køretøjer kommer over i førstkommende omløb. Det vurderes derfor, at en signalregulering ikke medfører væsentlig forringelse af serviceniveauet.

6.3.2 Ligeudbaner på broen

Basis 2025

Ligesom før broen vil der uden signalregulering ikke være stop på broen for ligeudkørende ad Ruten-Høje Gladsaxe Vej.

Scenarie 2025

Kølængderne er maksimalt 20 meter i få minutter af spidstimen i de værste 5 %. Køen afvikles i det førstkommende omløb og er dermed ikke en egentlig kø, da alle ventende køretøjer kommer over i næste omløb. Det vurderes derfor, at en signalregulering ikke medfører væsentlig forringelse af serviceniveauet.

Broen har et kømagasin på 100 meter i begge retninger.

6.3.3 Venstresvingbaner på broen

I den eksisterende situation for venstresvingbanen fra nordøst mod København er der kun 5 modkørende køretøjer i minuttet, og dermed har de 2 venstresvingende køretøjer i minuttet god tid til at foretage venstresving.

Basis 2025

I Basis 2025 er trafikafviklingen magen til dagens situation, hvor trafikken på Ruten/Høje Gladsaxe Vej har mange ophold, som giver plads til venstresvingende på broen.

Scenarie 2025

I Scenarie 2025 har venstresvingbanen på frakørselsrampen mod Gladsaxe det laveste serviceniveau. I spidstimen i de værste 5 % viser modellen en kø på ca. 40 meter, hvilket svarer til 8 biler ventende biler, som dog alle kan afvikles i førstkommende omløb.

6.3.4 Trafikafvikling på ramperne

Den eksisterende frakørselsrampe har kombineret højre- og venstresvingbane. Der er på rampen også en spærreflade som er ca. 5 meter bred ved starten af rampen og ca. 3 meter bred 80 meter nede af rampen. Herudover er der et nødspor, som starter på frakørslen og slutter i krydset.

Basis 2025

I scenariet uden nordvendte ramper bruger 10,5 % procent af køretøjerne denne frakørsel, hvilket svarer til en belastning på 302 køretøjer i den værste spidstimer.

Trafikbelastningen på Ruten og Høje Gladsaxe Vej er lav, hvilket giver trafikken fra rampen mulighed for at komme væk fra rampen.

Scenarie 2025

Ved etablering af nordvendte ramper med signalregulering forventes trafikken øget. Fra rampen er der en stigning på 27 % i den værste spidstimer, mens der er stigninger på henholdsvis 13 % fra Høje Gladsaxe Vej og 64 % fra Ruten (noget af denne trafik kommer også fra den nye rampe).

Den eksisterende frakørselsrampe fra syd er ca. 400 meter lang foruden 100 m kile, og den eksisterende kombinerede højre- og venstresvingbane medfører kø på rampen med tilbagestuvning til motorvejen,

og der foreslås derfor separate højre- og venstresvingsbaner. Med separate svingbaner viser modellen en gennemsnitlig maksimum-kø i de værste 5 % i spidstimen på 60 - 80 meter, og dermed vil den fremtidige trafik kunne afvikles med et fornuftigt serviceniveau og uden risiko for tilbagestuvning til motorvejen.

Det forudsættes, at en ny frakørselsrampe fra nord får samme længde som eksisterende frakørselsrampe fra syd dvs. cirka 400 m foruden 100 m kile. Ved kombineret højre- og venstresvingsbane bliver den maksimale kølængde i spidstimen i de værste 5 % ca. 70 meter, og et kombineret tilfartsspor vil derfor kunne afvikle den fremtidige trafik med et fornuftigt serviceniveau og uden risiko for tilbagestuvning til motorvejen.

Modellen viser dermed, at ramperne vil have en fornuftig trafikafvikling med maksimum belastning.

6.4 Konsekvenser af krydsudformning

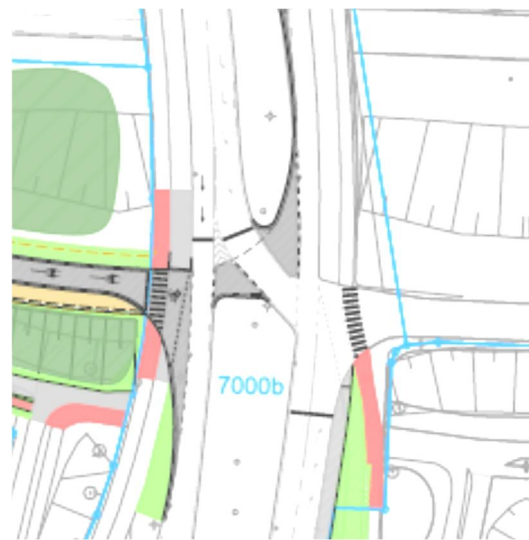
Etablering af nordvendte ramper nødvendiggør ændringer af eksisterende kryds og frakørselsrampe.

På broen bør etableres ny venstresvingsbane til den nye tilkørselsrampe, geometrien bør tilpasses arealbehov for modulvogntog.

På eksisterende frakørselsrampe bør etableres separate svingbaner ved brug af eksisterende spærreflade som ny venstresvingsbane, hvormed belægningsudvidelse undgås.

Ved etablering af signalanlæg bør cykelstiens linjeføring på Høje Gladsaxe Vej flyttes op ad kørebanen frem mod krydset, så cyklisterne synliggøres overfor højresvingende motorkøretøjer.

Med foreslåede nævnte ændringer bliver ændres krydsene som vist på udsnittene nedenfor:



Figur 14. Udsnit af det sydvestlige rampekryds med kombineret højre- og venstresvingsbane på ny frakørselsrampe samt eksisterende tilkørsel mod syd



Figur 15. Udsnit af det nordøstlige rampekryds med supplerende venstresvingsbane på eksisterende frakørsel samt ny tilkørsel mod nord

6.5 Sammenfatning af trafikikkerhed og fremkommelighed

Ændringen fra vigepligtsregulerede, 3-benede kryds til signalregulerede, 4-benede kryds medfører erfaringsmæssigt øget ulykkesrisiko³, som bør behandles i en senere projektfase.

Desuden vil signalreguleringen reducere fremkommeligheden på Ruten-Høje Gladsaxe Vej i forhold til basis 2025, da eksisterende kryds er vigepligtsregulerede, og trafikmængden er væsentligt under kapacitetsgrænsen.

³ AP-type 510 og 611 i håndbogen Trafiksikkerhedsberegninger og ulykkesbekæmpelse, Vejdirektoratet 2015

Signalreguleringen vurderes dog som nødvendigt for at dels at undgå tilbagestuvning på frakørselsrampen og dels at opretholde et passende serviceniveau til og fra ramperne.

Signalregulering af rampekrydsene giver endvidere mulighed for delvist at kompensere for den øgede ulykkesrisiko ved

- at reducere hastighedsniveauet på Ruten-Høje Gladsaxe Vej via samordning (grøn bølge)
- at mindske antallet af mulige konfliktsituationer, selvom antallet af manøvrer øges

Ved rampetilslutninger til motorvejen er det endvidere vigtigt at overholde vejreglernes anbefalinger til geometri og oversigtsforhold, så uheldsrisikoen ikke øges ved ind- og udfletning.

I trafikanalysen reduceres fremkommeligheden på motorvejen ikke væsentligt ved tilslutningen af de to ramper.

6.6 Landskab – bevoksning og beplantning

Påvirkninger af eksisterende natur (bevoksning) vurderes ikke som væsentlig, idet de nordgående ramper anlægges inden for rammerne af det eksisterende, infrastrukturområde. De steder, hvor der nødvendigvis må eksproprieres, tilstræbes omfanget minimeret af hensyn til eksisterende forhold og beskyttede områder.

De visuelle forhold vil ligeledes være af mindre betydning, idet ramperne indskrives i et eksisterende infrastrukturelt system. Afskærmende beplantning og terræntilpasning imødekommer dog mulige visuelle forhold, så anlægget så vidt muligt opleves grønt.

Anlæg af de nordvendte ramper har ikke større visuel betydning for oplevelsen af de fredede områder, idet ramperne anlægges som en del af det eksisterende infrastrukturelle knudepunkt. Den visuelle oplevelse imødekommes ved at indskrive vejforbindelsen i omgivelserne så vidt muligt, og etablering af beplantning sikrer visuel sammenhæng i området.

Området omkring ramperne er fredet i Utterslev Mose-fredningen med det formål at opretholde området som parkområde. Rampernes betydning for fredningens formål anses for at være af mindre betydning, da det grønne område nordøst for det fremtidige anlæg kun i mindre grad påvirkes af udbygningen af det infrastrukturelle anlæg. Det eksisterende anlægs udformning og karakter vil med tilføjelse af nordvendte ramper og medfølgende tilplantning således opleve genetableringen og styrkelse af den grønne afskærmning mod anlægget.

6.7 Arealhvervelse (ekspropriation)

De foreslåede, nordvendte ramper ligger på fredet areal jf. Utterslev Mose-fredningen, hvori § 2, stk. 1 indebærer forbud mod etablering af nye vejanlæg, da fredningens formål bl.a. er at bevare parkområdet.

Dog kan Fredningsnævnet dispensere fra forbuddet, hvis projektet ikke strider mod fredningens formål, men i modsat fald kan projektet sandsynligvis kun realiseres via en anlægslov.

6.7.1 Arealhvervelse på østsiden

På østsiden langs tilkørselsrampen udvides rampe og stier ikke ud over matr.nr. 3736 (3368), Husum, København, som i forvejen rummer stier på fredet areal.

Rampen udvides ud over eksisterende motorvejsskel for matr.nr. 7000c, så dele af rampeanlægget kommer til at ligge på ovenstående offentlige stiareal matr.nr. 3736 (3368).

6.7.2 Arealhvervelse på vestsiden

På vestsiden langs frakørselsrampen er det nødvendigt at arealerhverve dele af matr.nr. 3600, Husum, København. Grunden har adressen Langhusvej 91; ejes af København Kommune og anvendes af Brønshøj Boldklub.

Arealhvervelsen er forsøgt minimeret ved at optage højdeforskellen mellem rampen og stien ved hjælp af 150 m støttemur i stedet for skråning langs en del af rampen.

Arealbehovet kan reduceres ved at optimere bredder af cykelsti, gangsti og/eller rabatter samt en eventuel optimering af frakørselsrampens længde.

Den offentlige grundværdi af matr.nr. 3600 er 320 kr/m² (2014).



Figur 16. Kort med matrikelgrænser og fredede arealer (skraveret). Kortudsnit fra Danmarks Miljøportal.

Sammenlagt er det nødvendigt at ekspropriere ca. 3300 m² offentligt areal fordelt som vist i Tabel 4.

Matrikel	Offentlig/Privat	Kommune	Arealhvervelse
3600	Offentlig	København	Ca. 3300 m ²
3736 (3368)	Offentlig	København	0 m ²
<i>I alt</i>			Ca. 3300 m ²

Tabel 4. Arealopgørelse af ekspropriation

6.8 Sammenfatning af konsekvensanalyse

- Etableringen af nordvendte motorvejsramper ved TSA 1 Høje Gladsaxe er generelt positivt for fremkommeligheden i området.
- Både i Basis 2025 (uden ramper) og Scenarie 2025 (med ramper) viser modellen stort pres på det sydvestlige kryds i TSA 2 Mørkhøj (Mørkhøjvej-Gladsaxe Møllevej), hvor venstresvingsbanen mod Gladsaxe fra frakørselsrampen kun er 30 meter lang. Dette giver risiko for tilbagestuvning og kan derved skabe situationer, hvor trafik fra motorvejen ikke kan svinge til venstre mod Gladsaxe, selvom der er grønt.
- Etableringen af separate højre- og venstresvingsbaner på eksisterende frakørselsrampe eliminerer den fremtidige kølængde.
- Etableringen af nordvendte ramper har desuden en reducerende effekt på kødannelser på Hillerødmotorvejen i sydlig retning umiddelbart før krydset ved Hareskovvej, Mosesvinget og Pilesvinget.
- Etableringen af signalanlæg i de to rampekryds giver mulighed for at øge trafiksikkerheden i kryds og på strækningen ved at reducere hastighedsniveauet på Ruten-Høje Gladsaxe Vej via samordning (grøn bølge) samt ved at reducere antallet af konfliktmuligheder i krydsene.
- Nye nordvendte ramper vurderes ikke at have større visuel betydning for oplevelsen af de fredede områder, idet ramperne anlægges som en del af det eksisterende infrastrukturelle knudepunkt.
- Sammenlagt er det nødvendigt at ekspropriere ca. 3300 m² offentligt areal.
- Ramperne ligger på fredet areal jf. Utterslev Mose-fredningen, hvori § 2, stk. 1 indebærer forbud mod etablering af nye vejanlæg, da fredningens formål bl.a. er at bevare parkområdet.

7 Anlægsoverslag

Anlægsoverslaget for de nye nordvendte ramper er udarbejdet efter følgende grundlag og forudsætninger:

- Forprojekt-tegninger vedlagt som bilag 1 samt en bagvedliggende beregning af jordmængder.
- Signalregulerede rampekryds med svingbaner er indeholdt.
- Udgifter til arbejdsplads forventes at udgøre 7 % af de øvrige hovedposter.
- Vejen dimensioneres efter fremtidig trafikbelastning
- Vejafmærkning omfatter kørebaneafmærkning, færdselstavler og vejvisning.
- Signalregulering af kryds omfatter programmering, kabler, master, styreskab, lyssignaler mm.
- Belysning omfatter master, armatur, belysningskabler, styreskabe mm.
- Jordregulering og bortkørsel er inkl. oprydning af eksisterende belægnings og beplantning og deponering af forurenede jord, som ikke genindbygges.
- Regn- og spildevandskloak omfatter jordarbejde, ledninger og brønde.
- Beplantning omfatter træer, buske, græs og yderligere beplantning inkl. plantebede og jordarbejde.

Tabel 5 viser anlægsoverslag for etablering af Vejforbindelse C fordelt på hovedposter. Overslaget er af indledende karakter og baseret på erfaringspriser.

Der er indregnet uforudsigelige udgifter på 25 % til den samlede anlægssum pga. diverse usikkerheder grundet den tidlige projektfase.

Udgifterne til arealerhvervelse (ekskl. eventuel ekspropriation af bygninger); projektering og tilsyn samt landinspektørydelser er opgjort separat.

Alle priser er ekskl. moms.

Arbejdsplads	
Arbejdsplads og færdselsregulering mv. (7 %)	DKK 1.600.000
Jordarbejde	
Opbrydning, jordregulering og deponering	DKK 4.000.000
Befæstelser og brolægning	
Veje og stier	DKK 8.300.000
Konstruktioner	
Støttemure	DKK 700.000
Vejafmærkning	
Færdselstavler, vejvisning portaler og kørebaneafmærkning	DKK 700.000
Signalanlæg	
Signalanlæg i rampekryds	DKK 2.400.000
Belysning	
Master, armaturer, kabler og skabe	DKK 800.000
Vejudstyr øvrigt	
Autoværn og hegn	DKK 2.000.000
Installationer	
Regn- og spildevandskloak med brønde og ledninger	DKK 2.000.000
Beplantning	
Træer, buske og græs mv.	DKK 1.800.000
Anlægssum (sum af hovedposter)	DKK 24.300.000
Uforudsigelige udgifter (25 % af anlægssum)	DKK 6.100.000
ANLÆGSSUM inkl. uforudsigelige udgifter	DKK 30.400.000
Projektering og tilsyn (10 %)	DKK 3.000.000
Landinspektørydelser (1 %)	DKK 300.000
Arealerhvervelse af private arealer	DKK 0

Tabel 5. Anlægsoverslag for Vejforbindelse C

8 Konklusion

En optimalt udbygget trafikal infrastruktur er en forudsætning for realisering af Tingbjerg–Husum Byudviklingsstrategi og samtidig en vigtig parameter for at tiltrække nye byfunktioner samt øge mulighederne for nybyggeri i form af boligudvikling og erhvervsudvikling.

De nye trafikforbindelser har til formål at integrere Tingbjerg og Husum Nord i områdets infrastruktur, og effekten bliver størst, hvis de nye vejforbindelser forbindes direkte til det eksisterende vejnet.

Et sammenhængende vejnet er nødvendigt for beboernes adgang til arbejde, indkøb, fritidsaktiviteter m.m., og de nye nordvendte ramper vil bidrage ved at øge gennemstrømningen af mennesker på de fremtidige hovedstrøg Ruten og Bystævnet, hvilket desuden vil øge trygheden for trafikanter og beboere, erhvervsdrivende og øvrige brugere af området.

Etablering af to nordvendte motorvejsramper (Vejforbindelse C) vil medvirke til at forbedre Tingbjerg og Husums tilslutning til det overordnede motorvejsnet, og ramperne giver større fleksibilitet i rutevalg og letter adgangen til Nordsjælland. Den trafikale effekt hænger dog sammen med etableringen af øvrige vejforbindelser henholdsvis mod Mørkhøjvej i Vest (Vejforbindelse A) og mod syd over Vestvolden (Vejforbindelse B).

Den bagvedliggende Vissim-model viser, at etableringen af nye nordvendte ramper (vejforbindelse C) har positiv effekt på trafikafviklingen på Hillerødmotorvejen, men udformningen af eksisterende kryds i det tilstødende tilslutningsanlæg *TSA 2 Mørkhøj* (Mørkhøjvej-Gladsaxe Møllevvej) bør dog undersøges nærmere for at undgå fremtidige kapacitetsproblemer.

Vejforbindelse C er omgivet af fredede områder ved Utterslev Mose, og i berøringen med disse områder tilstræbes en særlig hensyntagen i forsøget på at minimere arealudvidelsen til ramper og stier og reetablere beplantning og områdets karakter så vidt muligt. Ifølge naturbeskyttelseslovens § 50, stk. 1 kan der dispenseres fra en fredningsbestemmelse, når det ansøgte ikke vil stride mod fredningens formål.

Arealerhvervelse langs boldbanerne forsøges desuden minimeret ved etablering af støttemur, som gør det muligt at placere den forlagte cykelsti tættere på frakørselsrampen.

9 Det videre arbejde

Københavns Kommune skal ansøge Vejdirektoratet om tilladelse til etablering af ramperne, og følge Vejdirektoratets vejledning "Ansøgning om vejprojekt på statsvej" skal ansøgningen indeholde et projekt svarende til Vejdirektoratets projektfase 2 (Forslagsfase).

Ved den indledende kontakt med Vejdirektoratet bør drøftes en række praktiske forhold omkring udarbejdelsen af projektet og dokumentationskrav, og dokumentationen kan eksempelvis omfatte:

- Plankort 1:500, længdesnit og tværsnit, som fastlægger projektets geometri
- Kapacitetsberegninger
- Projektbeskrivelse og beskrivelse af afvandingsforhold
- Trafiksikkerhedsrevision trin 2

Desuden skal følgende udføres:

- Afklaring med fredningsmyndigheder
- Dialog med Vejdirektoratet og orientering af Gladsaxe Kommune.

10 BILAG

Følgende bilag er vedlagt nærværende notat:

BILAG 1 – Tegninger

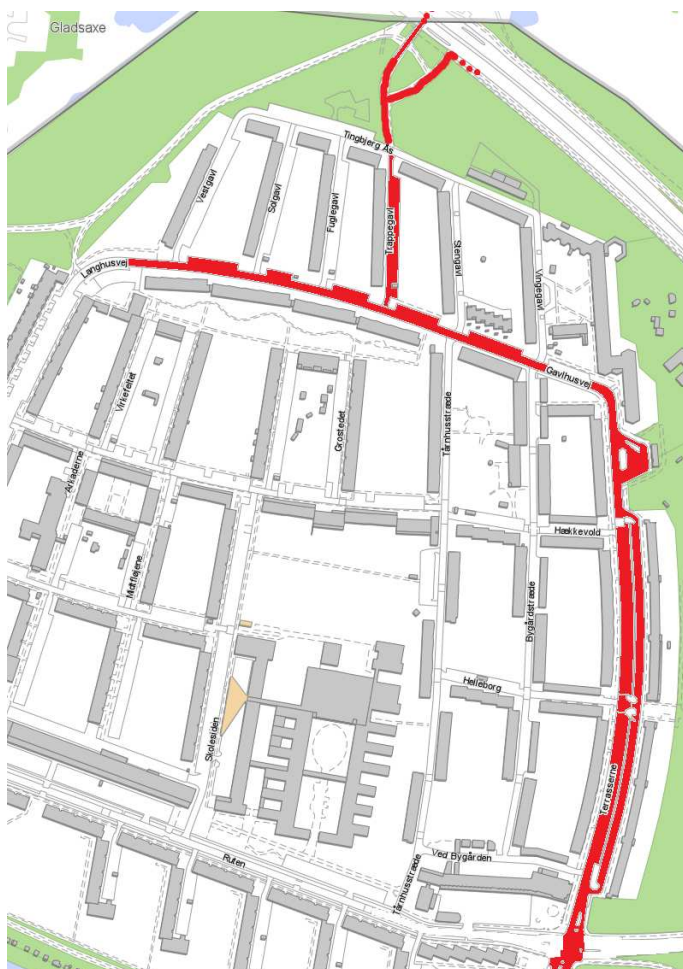
Tegningsnr.	Løbenr.	Titel	Mål	1. udgave Godkendt Dato
355 16	R74	Forprojekt Plantegning Vejforbindelse C	1:500	25.04.2016 (rev. B)
356 16	R74	Forprojekt Tværsnit Vejforbindelse C	1:100	07.04.2016 (rev. A)

BILAG 2 – VISSIM SIMULERING

Notat, Etablering af nordvendte ramper på Hillerødmotorvejen - Vissim simulering, MOE A/S, 18. marts 2016.



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



2. august 2016

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Brønshøj/Husum

Lokalitet/Adresse
Tingbjerg

Baggrund

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

Indhold

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

For at forbedre cykelforholdene mest muligt på denne strækning anbefales det, at der etableres cykelbaner på Terrasserne, Gavlnusvej samt Trappegavl. Herunder ændres eksisterende parkeringspladser til skråparkeringspladser for at sikre en større trafikikkerhed.

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

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

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

Overordnede målsætninger og effekter

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

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

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

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

Økonomi

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

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

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

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

Risikovurdering

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

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

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

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

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

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

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

Tabel 4 Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

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

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

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

Henvisninger

Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi.

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



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



Baggrund

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

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

Indhold

Budgetønsket omhandler belysning på de følgende tre stiforbindelser:

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

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

Overordnede målsætninger og effekter

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

2. august 2016

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Brønshøj/Husum

Lokalitet/Adresse
Tingbjerg

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

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

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

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

Økonomi

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

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

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

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

Risikovurdering

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

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

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

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

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

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

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

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

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

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

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



TM33 Grundkapitalmidler til flere almene ungdomsboliger

10. juni 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

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

Indhold

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

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

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

Overordnede målsætninger og effekter

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

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

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

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

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

Økonomi

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

Tabel 2. Overordnet økonomi (Finansposter og afledte serviceudgifter)

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

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

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Grundkapital

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

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

Afledte driftsudgifter

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

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

ligbidrag udgør i 2016 181 kr./m² med en forventet årlig stigning på 0,56 %, hvor Københavns Kommune betaler 20 % af ungdomsboligbidraget.

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

Tabel 3. Finansposter og afledte serviceudgifter

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

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

Tidligere afsatte midler

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

Tabel 4. Tidligere afsatte midler til området

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



TM40 Bevillingsbortfald: Fritagelse for erhvervsgebyrer

10. juni 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

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

Indhold

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

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

- *Mobilt gadesalg*
24.690 kr. årligt.
- *Filmoptagelser*
150 kr. pr. produktionskøretøj/dag (varierende efter bydel).
- *Vareudstillinger*
1.181–10.898 kr. pr. meter/år (varierende efter bydel og omfang ud fra facaden).
- *Udeservering*
Ca. 0–387,10 kr. pr. m²/måned (varierende efter bydel og sæson).
- *Faste stader*
Ca. 54–1.240 kr. pr. m²/måned (varierende efter bydel og sortiment).

Afgiftsfritagelserne vurderes at have givet en vækst i bylivsaktiviteterne.

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

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

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

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

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

Overordnede målsætninger og effekter

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

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

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

Økonomi

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

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

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

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

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

Tabel 3. Serviceudgifter

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

Afgiftsfritagelsen fortsættes fra januar 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2017

Tidligere afsatte midler

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

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

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



TM4I. Bilag I. Tidslinje for kunstgræsbane ved Hekla Park

Historikken for kunstgræsbanen ved Hekla Park beskrives i det følgende.

Overførelssagen 2011-2012

Kultur- og Fritidsforvaltningen fremsætter i forbindelse med forhandlingerne om overførelssagen 2011-2012 et budgetønske, som bl.a. indeholder anlægs- og driftsmidler til en 11-mands kunstgræsbane ved Hekla Park.

I aftalen, som indgås den 23. marts 2012, afsættes der 17,0 mio. til to kunstgræsbaner på hhv. Amager og i Husum under forudsætning af, at salget af KE Transmission gennemføres som planlagt.

Maj 2012

Borgerrepræsentationen vedtager den 10. maj 2012 at sælge KE Transmission.

September 2012

Borgerrepræsentation vedtager den 20. september 2012 indstillingen om udmøntning af midler fra salget af KE Transmission, hvor der afsættes 17,0 mio. til to kunstgræsbaner på Amager og i Husum.

Projektet med de to kunstgræsbaner overdrages til Teknik- og Miljøforvaltningen, som har ansvaret for de arealer, hvor kunstgræsbanerne ønskes placeret.

Oktober 2012

Teknik- og Miljøforvaltningens anlægsafdeling modtager den 12. oktober 2012 en projektbestilling på etablering af kunstgræsbanen. Der er ikke udført forundersøgelser.

Maj 2013

Borgerrepræsentationen godkender den 23. maj 2013 indstillingen om ændring af udviklingsplan for Amager Fælled og frigivelse af anlægsbevilling til kunstgræsbaner. Teknik- og Miljøforvaltningen har først herefter mulighed for at arbejde på projektet og engagere rådgivere.

2013

I 2013 udføres der forundersøgelser af projektområdet, hvor bl.a. jordprøver viser en problematisk jordbund af lodsepladsfyld og høje vandindhold, som medfører et ustabil grundlag for en kunstgræsbane. Øvrige forhold af betydning for projektet undersøges samtidig som f.eks. fredningsforhold, planforhold, øvrige fysiske forhold og opmåling, ligesom der gennemføres en dialog med Boldklubben Hekla.

September 2013

Teknik- og Miljøforvaltningen indgår den 20. august 2013 aftale om teknisk rådgivning og bistand med en rådgiver. Da projektet på et senere tidspunkt forventes udbudt i en totalentreprise, er rådgiverydelse begrænset til at udarbejde et forslag, der viser, hvordan kunstgræsbanan skal opbygges for at minimere risikoen for sætninger.

Oktober 2013

Teknik- og Miljøforvaltningen udbyder den 29. oktober 2013 projektet i totalentreprise. Fire tilbudsgivere indbydes til at byde på entreprisen.

November 2013

Teknik- og Miljøforvaltningen aflyser den 29. november 2013 udbud af totalentreprisen. Ud af fire tilbudsgivere, trak tre tilbudsgivere sig fra tilbudsrunderen, hvorfor der kun var en tilbudsgiver tilbage. Det blev vurderet, at konkurrencen ikke var tilstrækkelig.

2014-2015

Teknik- og Miljøforvaltningen forsøger over en længere periode i 2014 at indgå en ny rådgiverkontrakt med tidligere rådgiver, som havde kendskab til projektet. I efteråret opgives forsøget på at indgå kontrakt med denne rådgiver.

Ultimo 2014- primo 2015 planlægger Teknik- og Miljøforvaltningen en ny udbudsstrategi for projektet og udarbejder udbudsmateriale til et rådgiverudbud.

Maj 2015

Teknik- og Miljøforvaltningen udbyder den 13. maj 2015 rådgivningen i et offentligt udbud, da det er vanskeligt at vurdere, hvilke rådgivere, som kunne løfte opgaven. Ved et offentligt udbud kan enhver med interesse i udbuddet rekvirere udbudsmaterialet og afgive tilbud.

Juni 2015

De indkomne tilbud lever ikke op til de formelle krav, som er opstillet i udbudsmaterialet. Teknik- og Miljøforvaltningen meddeler derfor de bydende den 15. juni 2015, at deres tilbud er afvist.

Juli 2015

Efter en vurdering af de begrænsede mulighederne i forbindelse med et eventuelt nyt udbud indgår Teknik- og Miljøforvaltningen den 8. juli 2015 en rådgiverkontrakt med rådgiver.

August 2015

Rådgiver præsenterer den 14. august 2015 et løsningsforslag, som går ud på at anvende en metode, der hedder grouting. Metoden indebærer, at losseplads- og fyldjord indkapsles, så det fungerer som fundament.

Oktober 2015

Rådgiver præsenterer den 5. oktober to anlægsoverslag for etablering af en 11-mands kunstgræsbane. Det ene overslag er for det ønskede projekt med alle faciliteter såsom belysning og hegn. Det andet overslag er et beskåret projekt kun med opbygning af banen og etablering af kunstgræs. Fælles for begge overslag er, at de overskrider budgettet.

Teknik- og Miljøforvaltningen overvejer fra oktober 2015 projektets fremtid bl.a. i en dialog med Kultur- og Fritidsforvaltningen.

Overførselssagen 2015-2016

Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder et budgetnotat om de manglende midler til kunstgræsbanen, som indgår i forhandlingerne om overførselssagen 2015-2016. Der afsættes dog ikke midler til kunstgræsbanen i aftalen, som indgås den 31. marts 2016.

Marts 2016

Teknik- og Miljøforvaltningen sender den 9. marts 2016 en dispensationsansøgning til Fredningsnævnet, da arealet, hvor kunstgræsbanen ønskes anlagt, er fredet. En godkendelse fra Fredningsnævnet er derfor nødvendig for, at projektet kan realiseres.

Budget 2017

Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder et budgetnotat til forhandlingerne om budget 2017.



TM45 Udvidelse af Dybbølsbro



Baggrund

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

Indhold

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

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

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

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

Koncept 1 (scenarie 1.1 og scenarie 1.2)

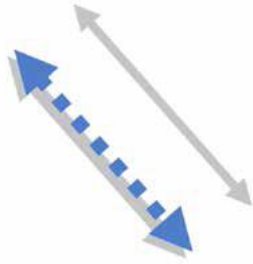
19. august 2016

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Vesterbro/Kgs. Enghave

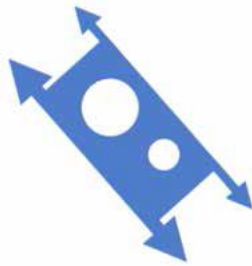
Lokalitet/Adresse
Dybbølsbro



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

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

Koncept 2 (scenarie 2)



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

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

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

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

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

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

Overordnede målsætninger og effekter

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

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

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

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

Økonomi

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

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

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

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

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

Risikovurdering

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

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

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

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

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

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

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

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

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

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

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

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

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

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

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

Bilag

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

Henvisninger

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

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

Dybbølsbro

Ny cykelforbindelse over banen

Foranalyse



Forord

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

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

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

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

Udarbejdet for:



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

Udarbejdet af:



Via Trafik Rådgivning A/S (Hovedrådgiver)



Tegnestuen Vandkunsten A/S



Atkins Danmark A/S.

Layout: Via Trafik
April 2016.

Sammenfatning



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



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

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

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

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

Analysens resultat

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

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

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

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

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

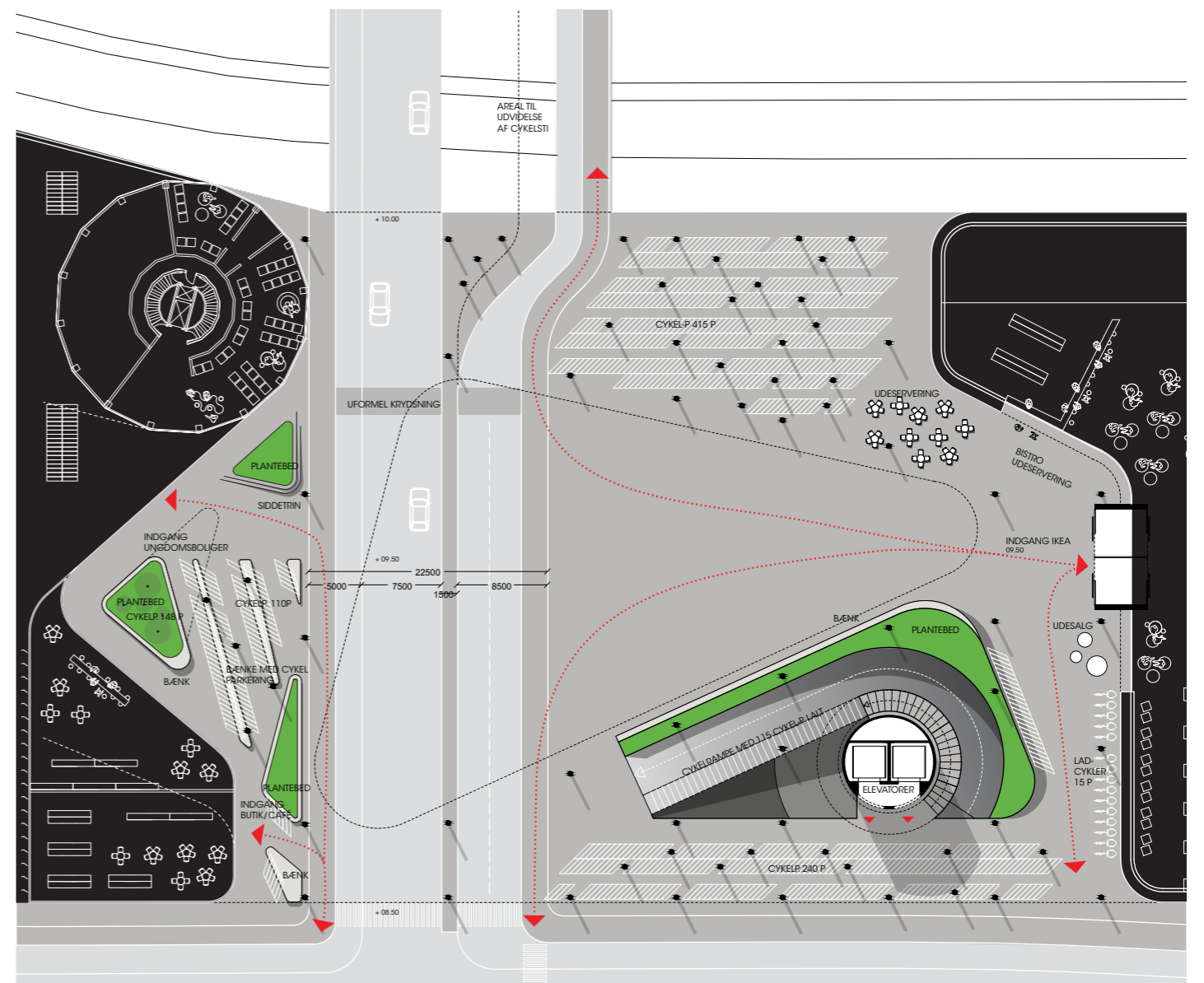
Anbefaling

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

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

Indholdsfortegnelse

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



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

Indledning



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



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

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

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

IKEA planlægger at opføre et 37.000 m² stort varehus, der skal have adgang for gående og cyklende fra Dybbølsbro. Det forventes, at forpladsen ved IKEA anlægges med en dobbeltrettet cykelsti i samme niveau som Dybbølsbro. Den direkte adgang fra IKEA til Dybbølsbro forventes at betyde mere forgængertrafik med indkøbsvarer, der blandt andet skal transporteres hjem via Dybbølsbro Station. På den anden side af Dybbølsbro er det sandsynligt, at der opføres et stort antal kollegieboliger ligeledes med adgang for gående og cyklende fra Dybbølsbro. Herudover har Fisketorvet planer om en udvidelse, og der kommer en fremtidig metrostation lige syd for Fisketorvet ved krydset Kalvebod Brygge/Havneholmen.

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

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

Problembeskrivelse

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

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

Identifikation af behov

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

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

Samlet set er der behov for følgende:

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

Registrering



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

- Utilstrækkelig kapacitet på cykelsti og cykelparkering
- Adfærdsmæssige problemer

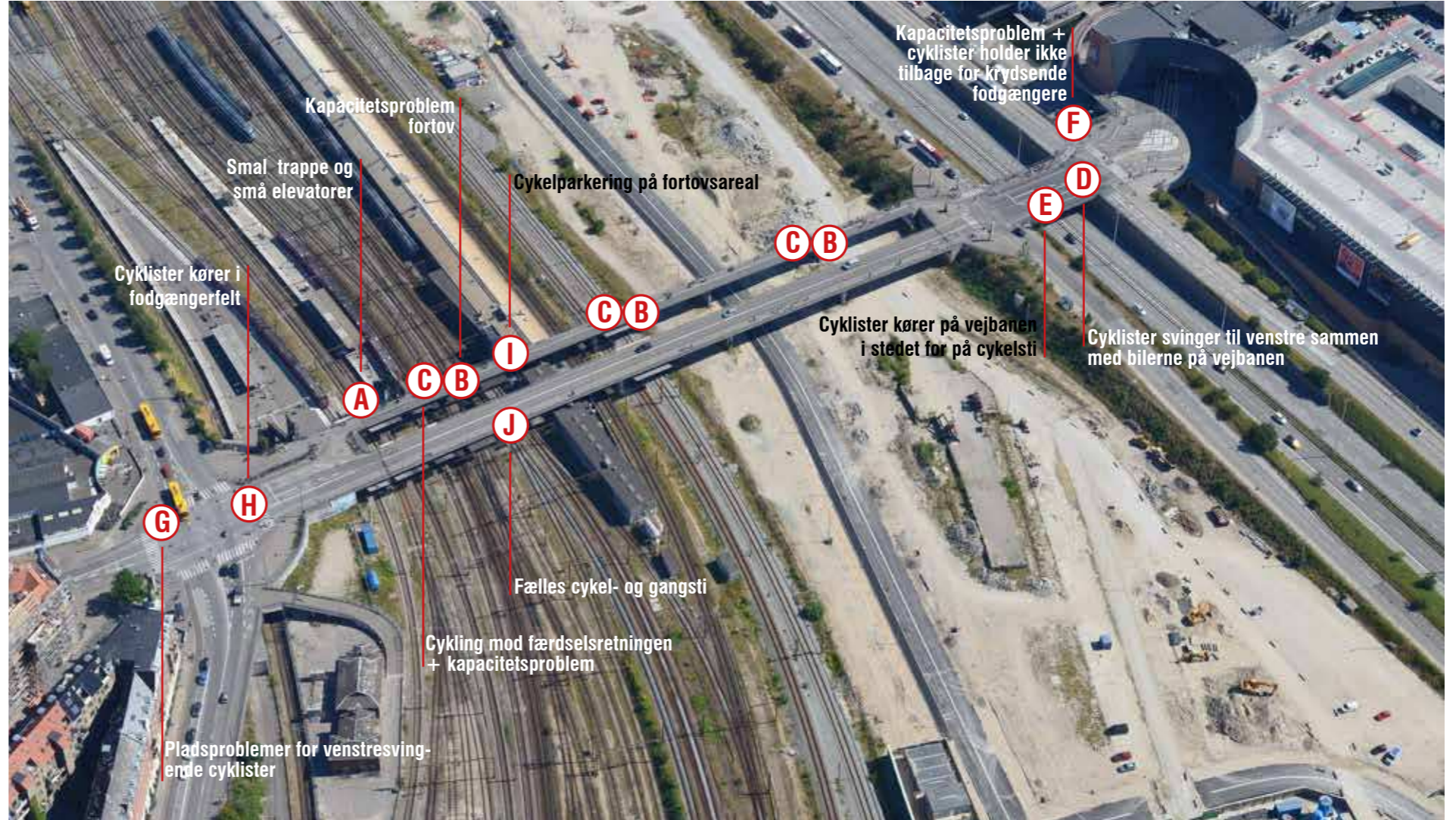
Der er ti steder, hvor der i dag er problemer eller uklarheder i forhold til færdsel. Udvidelse af cykelstiforbindelsen på Dybbølsbro søger mod at løse eller afhjælpe disse ti problemer.

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

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

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

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



Oversigt over registrerede problemer på Dybbølsbro

Vurdering

Tre overordnede koncepter

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

1. Koncept: Udvidelse af en af de to broer

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

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

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

2. Koncept: Et samlet brodæk

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

3. Koncept: Nye forbindelser

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

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

En niveaufri løsning udføres som en forlængelse af Cykelslangen.

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

Nøglefaktorer

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

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



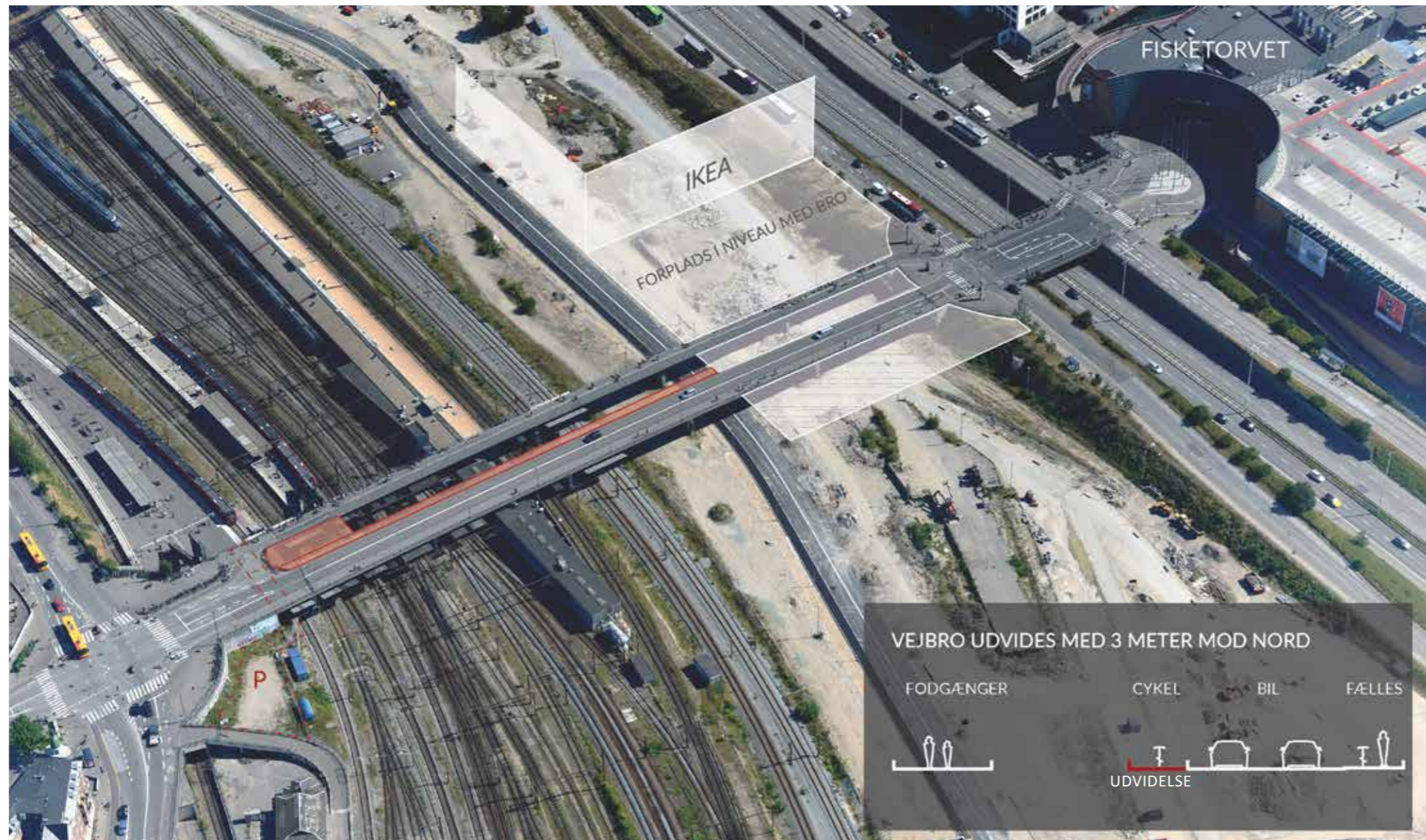
1. Koncept: Udvidelse af en af de to broer
En af de eksisterende broer udvides, så kapaciteten bliver acceptabel med færrest mulige investeringer.

2. Koncept: Et samlet brodæk
De eksisterende broer ombygges / udvides til ét samlet brodæk, der kan afvikle trafikken og give adgang til IKEA og Kaktuskollegiet.

3. Koncept: Nye forbindelser
Cykeltrafikken separeres fra den øvrige trafik og afvikles evt. et niveau over biltrafikken på Dybbølsbro.

Scenarie 1.1

Vejbroen udvides med 3 meter mod nord



Beskrivelse

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

Stibroen ændres til udelukkende at være en fodgængerbro.

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

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

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

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

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

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

Trafik

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

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

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

Bymæssighed

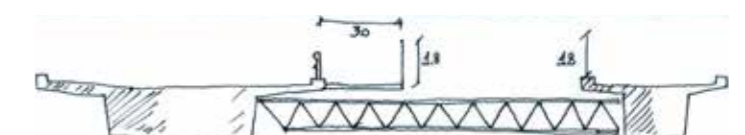
✚ En fordel for den eksisterende stibro, at cykeltrafik flyttes til eget tracé. Fodgængere vil kunne anvende hele den eksisterende 6 m bredde stibro, hvilket vil give bedre plads til kortvarigt ophold. Cykelparkering på et udfyldt brodæk i mellemrummet ud for stationen vil give bedre plads for cyklister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

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

Konstruktion

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

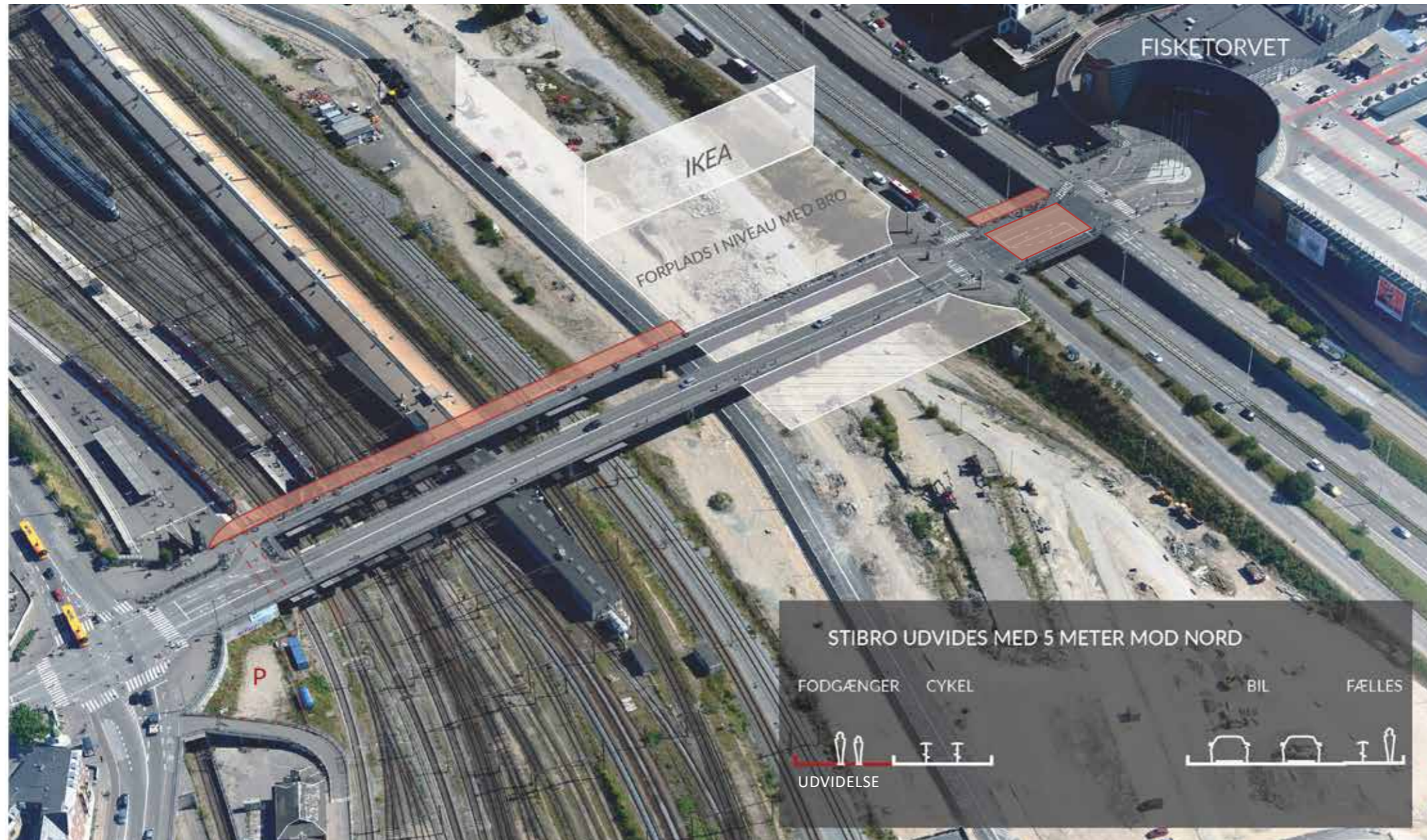
— Udført i stål – kræver mere vedligehold end beton



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

Scenarie 1.2

Cykel- og fodgængerbroen udvides mod nord



Beskrivelse

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

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

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

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

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

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

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

Trafik

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

— Dobbeltrettet cykelsti skal tilsluttes signalreguleret kryds i broens ender.

Elevatorer og trapper til S-tog skal flyttes.

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

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

Bymæssighed

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

— Broen vil fortsat opleves som en trafikal passage fra A til B.

Konstruktion

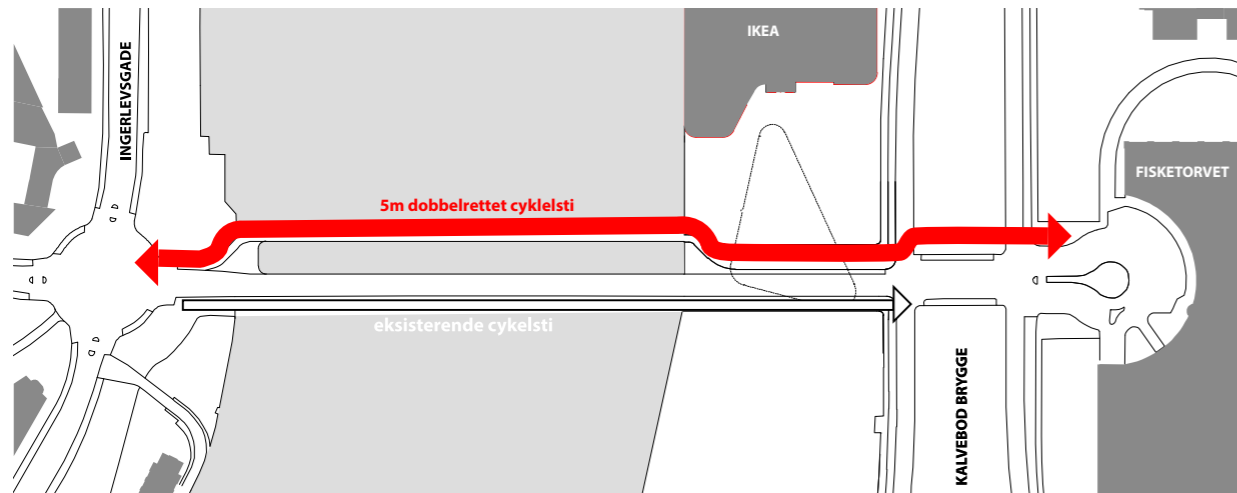
✚ Let konstruktion. Kan delvist etableres fra eksisterende stibro.

— Kræver fundamenter og anlægsarbejder på baneterræn

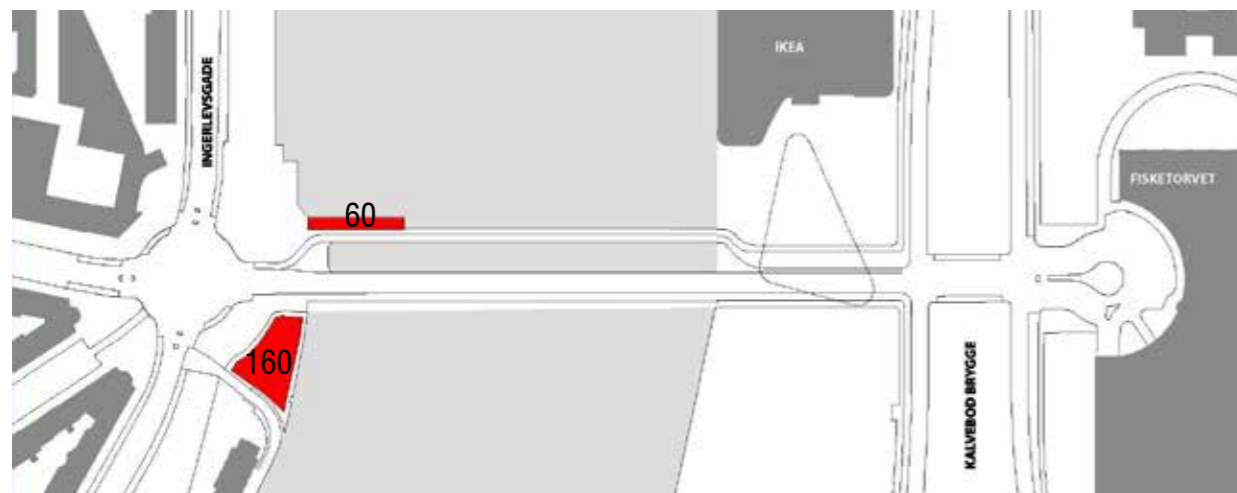
Kræver flytning/udskiftning af eksisterende elevatorer/trapper



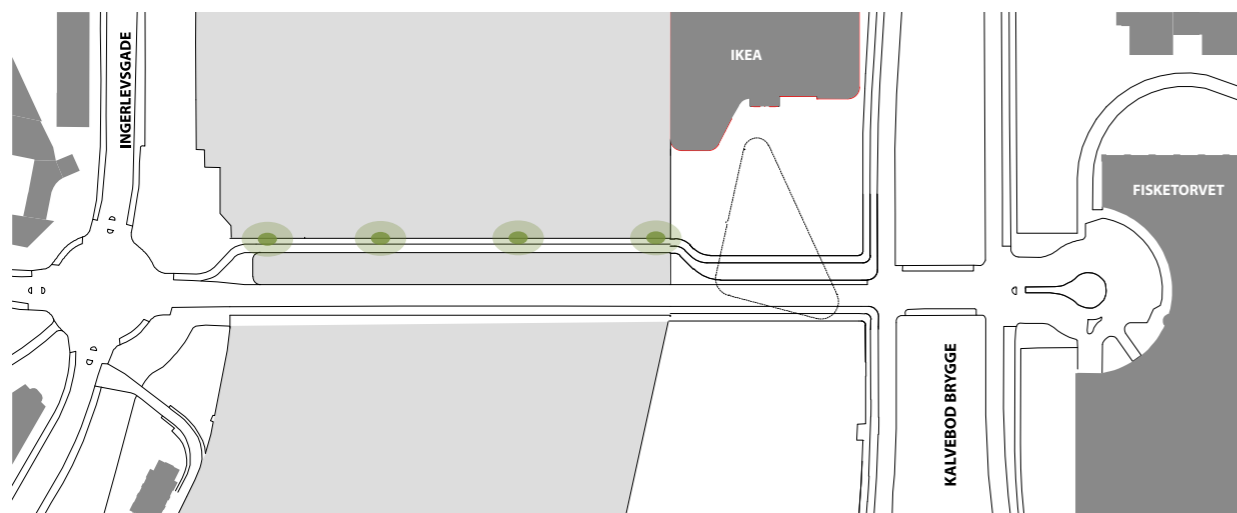
Tværsnit, eksisterende betonvejbro vist til venstre og betonstibro mod nord til højre og ny cykelbro på nordsiden heraf.



Cykelflow: 5m sideudvidelse på nordsiden af stibroen, giver plads til en dobbelrettet cykelsti på den eksisterende stibro. Fodgængere får forøget plads på sideudvidelsen, med god forbindelse mellem IKEA dækket og stationen - trapper og elevatorer til stationen må dog flyttes tilsvarende.



Cykelparkering: Mulighed for udvidelse af cykelparkering: $2\text{ m} \times 30\text{ m} = 60\text{ m}^2$ (ca. 15 m på hver side af trappen til nordgående perron), 1 række med 60 stativer og en meter manøvreareal: 60 nye stativer. Gangbane fungerer også som manøvreareal. Ved pumpestationen (Afhænger af DSB's projekt): $8\text{ m} \times 20\text{ m} = 160\text{ m}^2$, 4 rækker skråparkering med fælles manøvreareal med 40 stativer i hver: 160 nye stativer



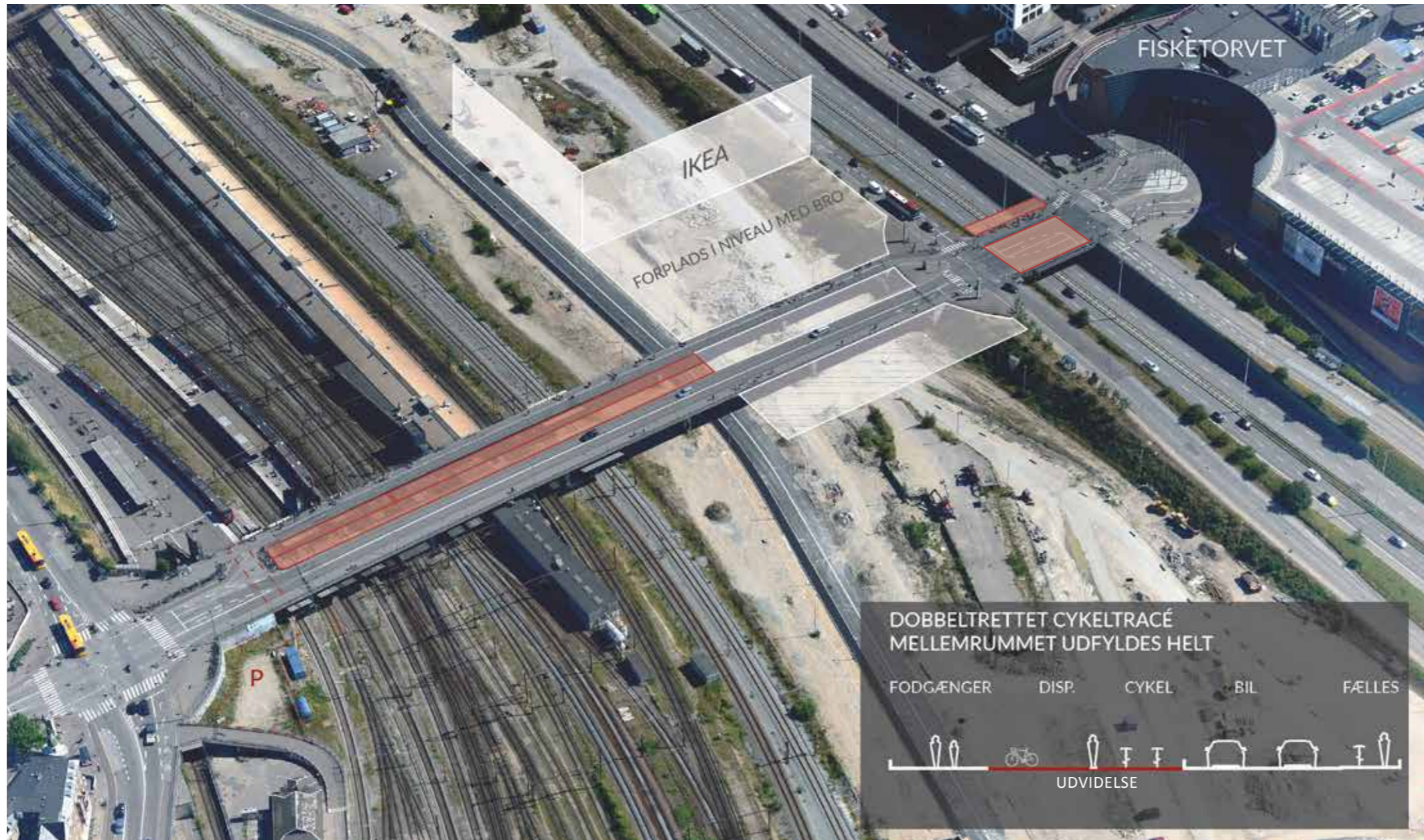
Bymæssighed: Sideudvidelsen mod nord vil kunne udformes, så der gives mulighed for kortvarigt ophold, vente på toget, tilfældige møder mv.

Vurdering af nøglefaktorer

København som en levende by	●●●○○○○○○○○	Borgerne vil opleve, at der gøres noget for at forbedre fremkommeligheden ved stationen. Det kan risikeres at opfattes som projekt fra Banedanmark, der alene skal forbedre fremkommeligheden til og fra stationen. Udvidelsen vil opleves, som en ren trafikløsning uden bylivspotentiale.
København som en ansvarlig by	●●●●○○○○○○○○	Et lidt større indgreb, der genbruger den eksisterende brokonstruktion, på økonomisk forsvarlig vis. Scenariet løser et akut problem, med den risiko at blive betragtet som en lappeløsning, der ikke er fremtidssikker.
København som en by med kant	●●○○○○○○○○○○	Dette scenarie vil kunne udformes, som enkel funktionel løsning uden markant arkitektonisk profil. Der er risiko for at funktionalitet og konstruktion overskygger designet, når udvidelsen sker på den eksisterende konstruktion.
Kapacitet og trafikafvikling	●●●●●●○○○○○○	Kapaciteten for cyklister forøges med en ekstra cykelsti i retning mod Cykelslangen. Fodgængerne får fem meter fortov på nordsiden, og øger derved fremkommeligheden. Kørebanearealet forbliver, som det er i dag.
Cykelparkering	●●○○○○○○○○○○	Der er plads til 60 cykler langs nedgangen til perronerne. Det vurderes ikke at være tilstrækkeligt til at imødegå fremtidige behov. Kapaciteten for cykelparkeringen afhænger af, om Banedanmark ønsker parkering på deres areal ved pumpestationen, og om dette kan realiseres.
Arealer og interessent- og ejerforhold	●○○○○○○○○○○○○	Broudvidelsen er placeret på ydersiden af den eksisterende bro. Det betyder, at projektets succes afhænger af, om IKEA og Banedanmark vil godkende placeringen. Placeringen betyder, at Banedanmark skal flytte nedgangene til perronerne.
Konstruktion og anlægsforhold	●●●●○○○○○○○○	En forholdsvis enkel løsning som delvist kan etableres fra eksisterende stibro. Kørestrømsanlæg skal formentlig ombygges og kræver midlertidige sporlukninger i etaper med deraf følgende driftsgener for banen. Medfører flytning/udskiftning af eksisterende elevatorer/trapper.
Investeringsbehov samt overslag på drift og usikkerhed forbundet hermed	●●●●●●●●○○○○	Anlægsomkostningerne er næstmindst ved denne løsning, men m ² -prisen forholdsvis høj på grund af konstruktioner på terræn (søjler/fundamenter). Usikkerhed moderat på anlæg af konstruktioner. Stor usikkerhed på ombygning af kørestrømsanlæg.
Bymæssig sammenhæng	●●●○○○○○○○○○○	Bidrager til en bedre sammenhæng mellem Vesterbro og Fisketorvet, og tilbyder i begrænset omfang plads til at stoppe op og opholde sig på broen. Dog er hovedindtrykket stadig en ren trafikal forbindelse fra A til B.
Realiserbarhed	●●●●●●●●○○○○	Projektet kan realiseres inden for den skitserede tidsplan. Kræver at IKEAs andel af stiforbindelsen realiseres samtidigt.
Samlet vurdering		Scenariet vurderes at kunne imødekomme det nuværende behov, men risikerer i fremtiden igen at blive overbelastet, både ift. kapacitet og cykelparkering. For København som by er det et trafikprojekt som kan opfattes som en lappeløsning. Dog er det et relativt billigt scenarie, der vurderes at kunne realiseres inden for den skitserede tidsplan.

Scenarie 2

Mellemrummet mellem broerne udfyldes



Beskrivelse

I dette scenarie udfyldes mellemrummet mellem de to eksisterende broer. Arealet er 10 meter bredt. Det giver sammen med den eksisterende stibro plads til fodgængerareal, en dobbeltrettet cykelsti og cykelparkering. Arealet til cykelparkering vil være stort nok til at anlægge ekstra parkering i fremtiden, og dermed fremtidssikre antallet af pladser. Herudover er det muligt at supplere med cykelparkering ved pumpestationen på Banedanmarks areal.

Fra Cykelslangen etableres en 8,5 meter bred bro over Kalvebod Brygge med plads til dobbeltrettet cykel- og fodgængertrafik. Krydsningen mellem cyklister og fodgængere flyttes til IKEAs forplads, hvilket vil øge fremkommeligheden for cyklister til Cykelslangen. Hvis ikke stibroen over Kalvebod Brygge bygges som supplement til udvidelsen af Dybbølsbro, vil fremkommeligheden for cyklister reduceres væsentligt. Det er i krydsningen mellem trafikantgrupper, der er størst potentiale for at øge fremkommeligheden.

For at sikre den bedste trafikikkerhed ift. den dobbeltrettede cykelsti i krydset ved nedkørslen til Kalvebod Brygge, etableres et bundet venstresving. For at kapaciteten for biltrafikken kan opretholdes, etableres to venstresvingsspor.

Scenariet kan realiseres i to etaper, hvor en del af mellemrummet først udfyldes i en senere etape. Det drejer sig om et areal på ca. 6 meter i brede og ca. 80 meter i længde. I alt omkring 500 m², som kan udføres som første etape.

I så fald skal der i 1. etape etableres 1,8 meter hegn ud mod mellemrummet på begge sider, så det ikke er muligt at springe mellem broerne.

Den økonomiske ramme ligger samlet på 71 mio. kr.

Hvis projektet opdeles i to etaper, vurderes omkostningerne at stige til samlet ca. 80 mio. kr. fordelt på ca. 43 mio. kr. i 1. etape og ca. 37 mio. kr. i 2. etape.

Trafik

- + Dobbeltrettet fodgænger- og cykeltrafik i IKEA-siden fungerer godt i forhold til IKEA og adgang til S-tog.
God mulighed for ekstra cykelparkering.

- Dobbeltrettet cykelsti skal tilsluttes signalreguleret kryds i broens ender.

Bymæssighed

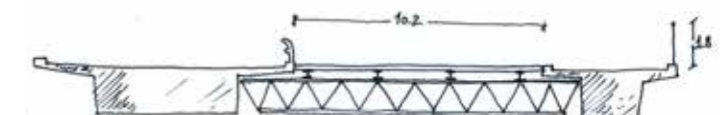
- + Med et samlet brodæk mellem de 2 broer, opnås et sammenhængende areal, der giver plads til både en fremtidssikker trafikafvikling, og et muligt byliv. Det forøgede antal mennesker, der benytter broen, vil uundgåeligt betyde stigende bylivsaktivitet. En sammenhængende bred bro har potentiale til også at rumme gode opholds- og ventemuligheder, lys, beplantning og kunst.

- Størrelsen af udvidelsen betyder, at der bør gøres en særlig indsats for at sikre den arkitektoniske kvalitet. Med så stort et potentiale, bør udvidelsen måske gøres til genstand for en arkitektkonkurrence, således at design, funktionalitet og trafik sikres bedst muligt.

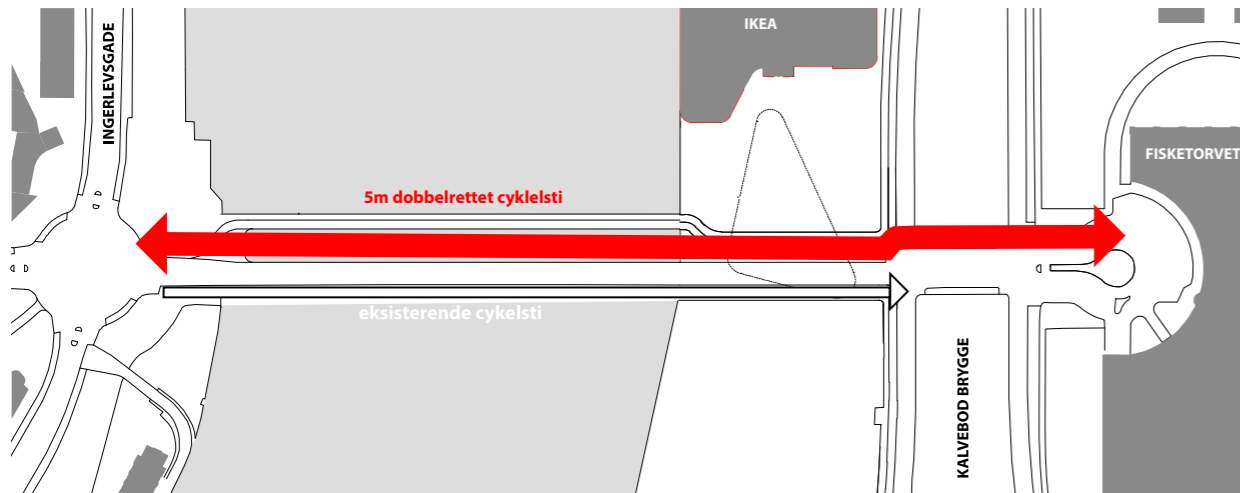
Konstruktion

- + Enkel og let konstruktion. Kan etableres delvist fra eksisterende betonbroer. Kan bygges i etaper f.eks. første etape med en bredde på 5 m.

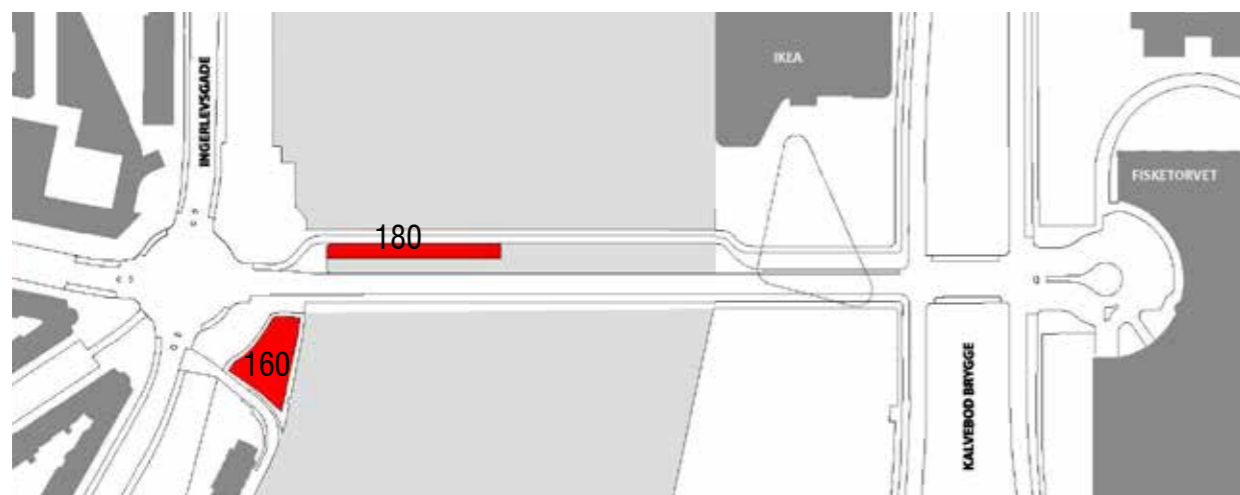
- Kræver fundamenter og anlægsarbejder på baneterræn Udført i stål – kræver mere vedligehold end beton



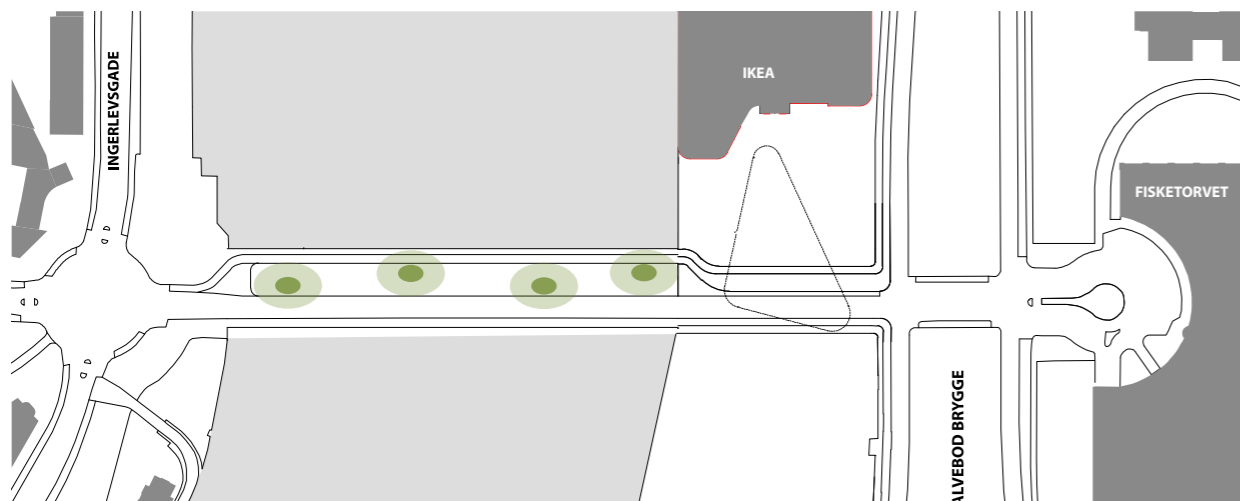
Tværsnit, eksisterende betonvejbro vist til venstre og betonstibro mod nord til højre. Ny cykelbro imellem (her blot vist som grov skitse)



Cykelflow: Mellemløbet udfyldes, og der etableres en dobbeltrettet cykelsti på en del af brodækket. Brodækket kobles med den eksisterende stibro og giver mulighed for et væsentligt forøget fodgængerareal, med god sammenhæng til IKEA dækket, stationen og Dybbølsbro.



Cykelparkering: Mulighed for udvidelse af cykelparkering: $7\text{ m} \times 30\text{ m} = 210\text{ m}^2$ (ca. 15 m på hver side af trappen til nordgående perron), 3 rækker skråparkering med fælles manøvreareal med 60 stativer i hver: 180 nye stativer. Ved pumpestationen (Afhænger af DSB's projekt): $8\text{ m} \times 20\text{ m} = 160\text{ m}^2$, 4 rækker skråparkering med fælles manøvreareal med 40 stativer i hver: 160 nye stativer



Bymæssighed: Det væsentligt forøgede areal vil naturligt åbne for et bedre byliv. En sammenhængende bred bro har potentiale til at rumme gode opholds- og ventemuligheder, lys, beplantning og kunst.

Vurdering af nøglefaktorer

København som en levende by	●●●●●●●●●●	Borgerne vil opleve at der her skabes en helt nyt byrum, som både tilgodeser trafikafvikling og behovet for en levende by, med overskud og plads til et godt byliv.
København som en ansvarlig by	●●●●●●●●●○	Et stort indgreb, der på eksisterende præmisser løser et akut problem. Ved at genbruge og bygge videre på den eksisterende konstruktion, opnås en ret stor effekt, på en anlægsmæssig overkommelig facon. Løsningen er arealmæssigt større end de foregående scenarier, og er derfor mere fremtidssikker.
København som en by med kant	●●●●●●●●●○	En arkitektkonkurrence vil kunne tilvejebringe et arkitektonisk højt profileret byrum. Idet der er plads til mere end blot trafikafvikling, er der potentiale for en særlig type opholdsbro, der kan blive til mere end en ren forbindelse fra A til B.
Kapacitet og trafikafvikling	●●●●●●●●●●	Det 10 meter brede mellemrum giver mulighed for etablere en dobbeltrettet cykelsti, med høj fremkommelighed og komfort for cyklisterne.
Cykelparkering	●●●●●●●●●●	Der er plads til 180 nye cykelparkeringspladser så tæt på nedgangene til stationen - og med mulighed for udvidelse. Forslaget er fremtids-sikkert uden ekstra parkering ved pumpestationen.
Arealer og interessent- og ejerforhold	●●●●●●●●●●	De foreslåede ændringer ligger primært på Københavns Kommunes arealer. Det er for så vidt kun cykelparkeringen som berører Banedanmarks areal, og forslaget vil også være fremtidssikkert uden den ekstra mulighed for cykelparkering.
Konstruktion og anlægsforhold	●●●●●●●●●○	En meget enkel løsning hvor en stor del kan etableres direkte fra eksisterende betonbroer. Kan udføres i etaper. Kørestrømsanlæg mellem eksisterende betonbroer skal ombygges og kræver midlertidig sporlukninger i etaper. Dette og fundering af bro medfører driftsgener for banen og myndighedsbehandling i forhold til Banedanmark.
Investeringsbehov samt overslag på drift og usikkerhed forbundet hermed	●●●●●●●●●○	Broen har den billigste kvadratmeterpris. Ingen usædvanlige drifts-omkostninger. Usikkerhed moderat på anlæg af konstruktioner. Stor usikkerhed på ombygning af kørestrømsanlæg.
Bymæssig sammenhæng	●●●●●●●●●●	En væsentligt forbedret forbindelse mellem Vesterbro og Fisketorvet/Havneholmen, vil skabe en bymæssig sammenhæng mellem den gamle by og den nye by ved havnen, og naturligt trække folk over broen. En sammenhæng, der naturligt vil vokse i takt med udbygningen langs havnen og banearalerne.
Realiserbarhed	●●●●●●●●●○	Projektet kan realiseres inden for den skitserede tidsplan. Kræver at IKEAs andel af stiforbindelsen realiseres samtidigt. Projektet kan evt. realiseres i 2 etaper.
Samlet vurdering		Scenariet imødegår et akut behov, men er også fremtidssikkert - både i forhold til øget behov for kapacitet og cykelparkering, men også muligheden for at styrke København som en levende by. Projektet vil kunne realiseres inden for den skitserede tidsramme. Projektet kan realiseres i to etaper.

Scenarie 3

Tilkobling til cykelslangen



Beskrivelse

Dette scenarie tager udgangspunkt i en forlængelse af Cykelslangen. Cykelslangen forgrener sig i en dobbeltrettet forbindelse over Kalvebod Brygge, som fortsætter over IKEAs forplads over niveau. Herefter lander den mellem de to eksisterende broer, og fortsætter herefter hen til krydset ved Ingerslevsgade. Under Cykelslangen etableres en dobbeltrettet cykelsti, så de cyklister, som kommer fra Vesterbro, har mulighed for at cykle til og fra IKEA og Fisketorvet.

De cyklister, som kommer fra Vesterbro mod Fisketorvet, vil stadig også kunne bruge den eksisterende cykelsti på bilbroen.

I dette scenarie er det muligt at placere cykelparkering tæt ved nedgangene til perronerne på Dybbølsbro St. Der er plads nok til at kunne etablere nok cykelparkering til, at den kan imødegå fremtidige behov for øget parkering. Herudover er det muligt at supplere med cykelparkering ved pumpestationen på Banedanmarks areal.

For at opnå tilstrækkelig frihøjde over Kalvebod Brygge, bygges broen på søjler over vejen i en bue.

Den økonomiske ramme ligger samlet på ca. 143 mio. kr.

Trafik

✚ Cykeltrafikken får mulighed for niveaufri krydsning ved Fisketorvet og rampeanlæg ved Kalvebod Brygge.

Dobbeltrettet fodgænger- og cykeltrafik i IKEA-siden fungerer godt i forhold til IKEA og adgang til S-tog.

God mulighed for ekstra cykelparkering.

▬ Dobbeltrettet cykelsti skal tilsluttes signalreguleret kryds ved Ingerslevsgade.

Bymæssighed

✚ En forlængelse af 'Cykelslangen', der passerer henover Kalvebod Brygge og igennem IKEAs ankomstplads, vil skabe en helt ny dramatisk oplevelse for cyklister. I sammenhæng med et udfyldt brodæk mellem vej- og stibroen vil der naturligt skabes plads til både trafikafvikling, og et muligt byliv. Ligesom i scenarie 2 er der potentiale for gode opholds- og ventemuligheder, beplantning og kunst.

▬ Forlængelse af 'Cykelslangen' kan risikere at tage 'pusten' fra den nuværende cykelbro og konkurrere med den store succes, cykelslangen har været. Koblingspunktet mellem forlænget cykelslange og et udfyldt brodæk vil lægge beslag på en del af brodækket, og dermed reducere den frie plads til byliv.

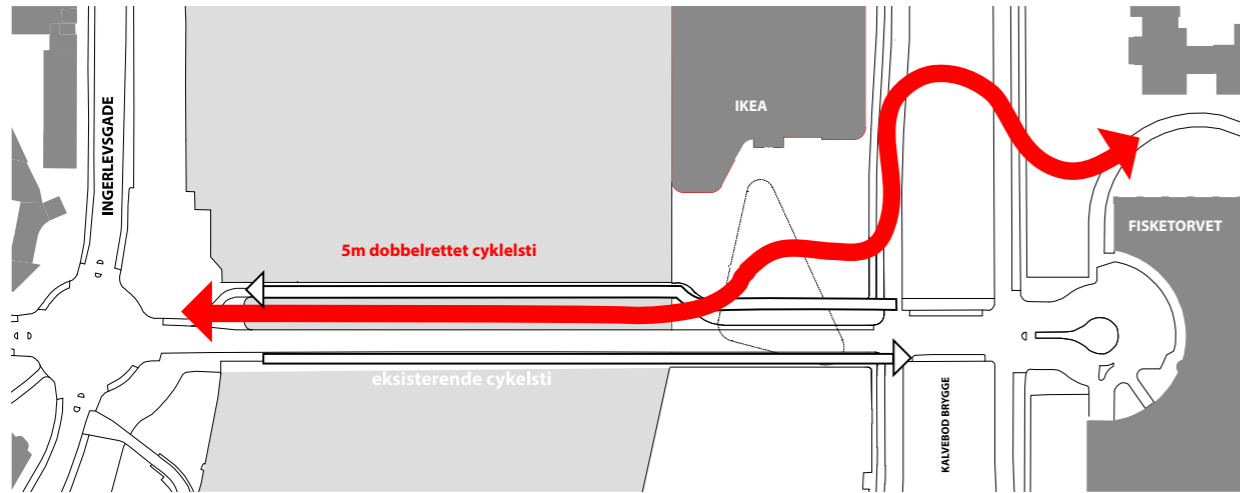
Konstruktion

✚ Konstruktionsprincippet fra Cykelslangen kan genanvendes og helheden og ideen i Cykelslangen fastholdes.

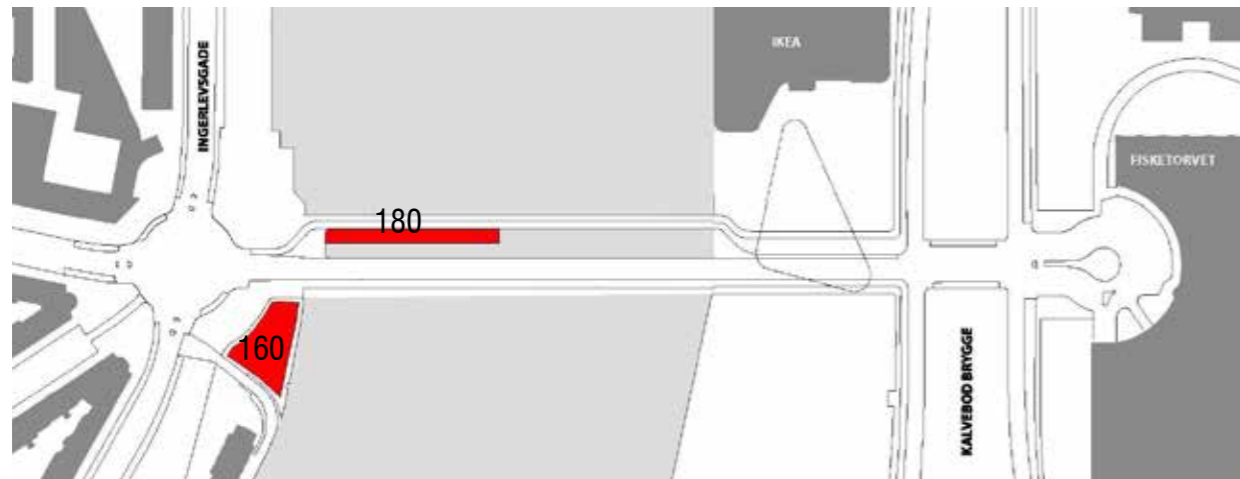
▬ Udført i stål – kræver mere vedligehold end beton
Udfordrende konstruktion som har en relativ høj anlægspris



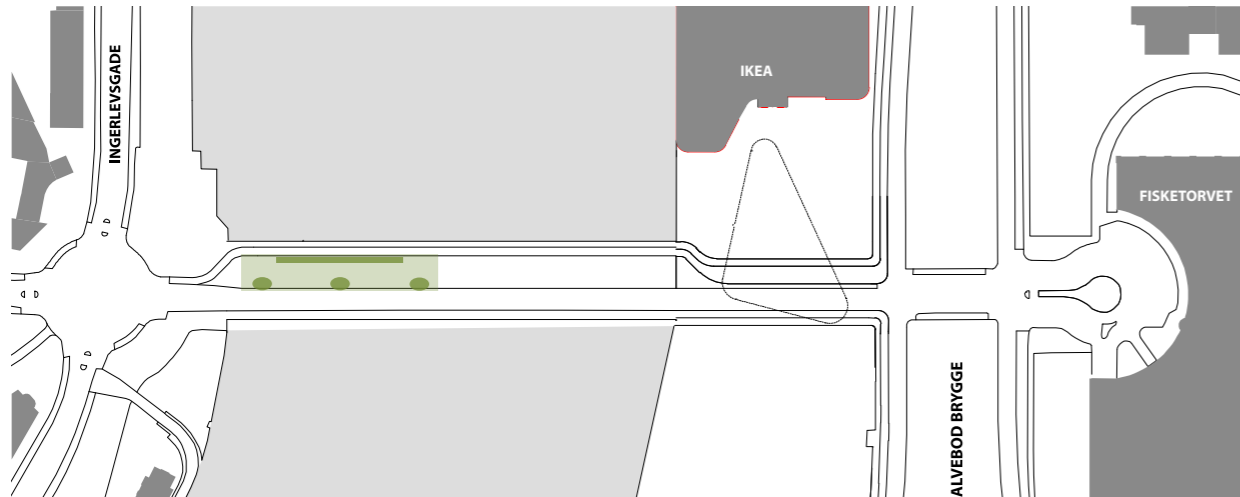
Mulig linieføring



Cykelflow: En 'Supercykelstange' der udføres som en kobling mellem 'Cykelstangen' og et delvist udfyldt brodæk i mellemrummet. Højdeforskelle og frihøjdekrav gør, at slangen bugter sig over motorvejen og igennem IKEA, og lander i et koblingspunkt næsten midtvejs, hvor vej- og stibro er højest.



Cykelparkering: Mulighed for udvidelse af cykelparkering: $7\text{ m} \times 30\text{ m} = 210\text{ m}^2$ (ca. 15 m på hver side af trappen til nordgående perron), 3 rækker skråparkering med fælles manøvreareal med 60 stativer i hver: 180 nye stativer. Ved pumpestationen (Afhænger af DSB's projekt): $8\text{ m} \times 20\text{ m} = 160\text{ m}^2$, 4 rækker skråparkering med fælles manøvreareal med 40 stativer i hver: 160 nye stativer



Bymæssighed: Et udfyldt mellemrum vil i stationsenden kunne udformes, så der gives mulighed for kortvarigt ophold, vente på toget, tilfældige møder. Koblingspunktet for cykelstangen gør, at det kun er i Vesterbrosiden, at der frigøres plads.

Vurdering af nøgelfaktorer

København som en levende by	●●●●●●●●●●	Borgerne vil opleve, at der her skabes noget helt nyt og spektakulært. I kombination med IKEA projektet vil løsningen opleves som et meget levende og dynamisk nyt projekt i byen.
København som en ansvarlig by	●●●●●○●●●●	Et stort indgreb, der måske kan opleves som ekstravagant i forhold til den trafikale effekt. Fremkommeligheden øges kun til en hvis grad i forhold til scenarie 2, på trods af en meget stor investering. Løsningen er den anlægsmæssigt største af de 3 scenarier, men ikke tilsvarende fremtidssikker, pga. flaskehalsen ved koblingspunktet.
København som en by med kant	●●●●●●●●●●	Et spektakulært greb, der helt sikkert vil blive lagt mærke til ude i verden. Kombinationen forlænget cykelbro og udfyldt brodæk vil kunne udformes som et arkitektonisk højt profileret byrum. Løsningen vil udfordre den gængse bro-opfattelse, og gå til grænsen for det muliges kunst.
Kapacitet og trafikafvikling	●●●●●●●●●○	Den direkte forbindelse til Cykelstangen øger fremkommeligheden væsentligt. Ikke mindst fordi der er en krydsning mindre på strækningen. Herudover er trafikikkerheden bedre pga. færre krydsninger mellem trafikanter.
Cykelparkering	●●●●●●●●●○	Der er mulighed for at få 180 nye cykelparkeringspladser så tæt på nedgangene til stationen som muligt - og med mulighed for udvidelse. Den ekstra parkering ved pumpestationen er bonus-parkering, men forslaget er også fremtidssikkert uden den.
Arealer og interessent- og ejerforhold	●●●○●●●●●○	Cykelstanges forlængelse går ind over IKEAs arealer og er derfor afhængig af, at IKEA giver tilladelse til byggeriet. Herudover er der cykel-parkeringen på Banedanmarks areal ved pumpestationen. Forslaget har nok kapacitet ved Dybbølbro St. til at være fremtidssikkert.
Konstruktion og anlægsforhold	●●●●●●●○●○	Konstruktionsprincippet fra Cykelstangen kan genanvendes, så helheden og ideen med cykelstangen fastholdes. Ambitiøst projekt. En udfordrende men teknisk mulig løsning især omkring forløbet hen over Kalvebod Brygge.
Investeringsbehov samt overslag på drift og usikkerhed forbundet hermed	●●○●●●●●●○	Stort investeringsbehov. Løsninger klart er den dyreste. Ingen usædvanlige driftsomkostninger. Usikkerheden er stor på anlæg af konstruktioner. Driftsudgifter større end for mere traditionelle stålbroer.
Bymæssig sammenhæng	●●●●●●●○●○	Sammenhængen med 'Cykelstangen' er afgørende for fremkommeligheden, og forbinder fint mellem Bryggebroen og Dybbølbro. Koblingspunktet midt på broen giver mange krydsninger mellem fodgængere og cyklister, og vil potentielt give problemer for trafikanter, der blot skal ligeud til og fra IKEA/Fisketorvet.
Realiserbarhed	●●○●●●●●●○	Projektet kan realiseres inden for den skitserede tidsplan. Kræver at IKEAs andel af stiforbindelsen realiseres samtidigt, og at løsningen kan tilpasses IKEA projektet.
Samlet vurdering		Scenariet giver København og cyklisterne et stærkt image, som vil få international opmærksomhed. Den direkte kobling til cykelstangen vil øge fremkommeligheden og lette cykelturen. Forslaget imødegår det fremtidige behov for øget kapacitet og cykelparkering. Dog er scenariet det dyreste i anlæg og udfordrende i tekniske løsninger.

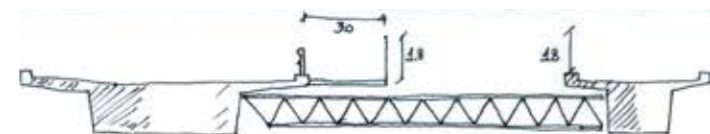
Brokonstruktion

Teknisk beskrivelse

Scenarie 1.1

I dette scenarie etableres et vestgående cykelspor over banen i mellemrummet mellem sti- og vejbroen på nordsiden af vejbroen. Konstruktionen foreslås udført som en let stålkonstruktion kun beregnet til cykeltrafik med en bredde, mellem inderside rækværk mod bane og eksisterende rækværk/autoværn på vejbro, på 3,0 m. Rækværk mod banen udformes 1,8 m højt, hvorved der ikke kræves udført additionstage af hensyn til kørestrøm. Længden fra vest til forpladsen i forbindelse med IKEA er ca. 137 m; dvs. et samlet brodæk på ca. 410 m². Stibroens dæk bæres af lette stålgiitterbjælker som spænder på tværs mellem de to betonbroer. På denne måde undgås at etablere søjler og fundamenter på baneterræn, hvilket alt andet lige er en stor fordel med hensyn til anlægsøkonomi, risici og gener for trafikken på banen. På grund af de lette konstruktioner og den beskedne trafiklast forventes det, at de eksisterende broer kan optage denne ekstralast. I mellem de eksisterende betonbroer er der placeret en eller flere kørestrømsportaler til elektrificeringen af banen. Etablering af cykelbroen kræver ombygning af kørestrømsanlægget. Cykelparkering på broniveau etableres i mellem de eksisterende betonbroer i Vesterbroenden. Udføres som lette stålkonstruktioner funderet i samme fundamentslinjer som de eksisterende betonbroer.

Cykelparkering på terræn ved pumpestationen nordvest for vejbroen på Vesterbroensiden nord for baneterræn etableres ved at hæve eksisterende terræn til perronniveau. Der etableres en cykelslæberampe i fra Ingerslevgade til cykelparkeringsarealet og en 2-3 m bred stiforbindelse under broerne til perron.



Tværsnit, eksisterende betonvejbro vist til venstre og betonstibro mod nord til højre. Ny cykelbro imellem (her blot vist som grov skitse)

Scenarie 1.2

I dette scenarie etableres en dobbeltrettet cykelsti over banen på nordsiden af den eksisterende betonstibro. Konstruktionen foreslås udført som en let stålkonstruktion kun beregnet til cykeltrafik med en bredde på 5,0 m. Rækværk mod banen udformes 1,8 m højt, hvorved der ikke kræves udført additionstage af hensyn til kørestrøm. Længden fra vest til forpladsen i forbindelse med IKEA er ca. 150 m; dvs. et samlet brodæk på ca. 750 m². Stibroens dæk bæres af stålbjælker, som spænder på langs med en søjletakt minimum som for de eksisterende betonbroer. Denne løsning kræver flytning af elevatorer og trapper. Etablering af cykelbroen kræver ombygning af kørestrømsanlægget. Cykelparkering på broniveau etableres i mellem de eksisterende betonbroer i Vesterbroenden. Udføres som lette stålkonstruktioner funderet i samme fundamentslinjer som de eksisterende betonbroer.

Over Kalvebod Brygge på nordøstsiden af den eksisterende vejbro etableres en 8 m bred stibro udformet som en betonbro understøttet på søjler i midterrabatten på Kalvebod Brygge.

Cykelparkering på terræn ved pumpestationen nordvest for vejbroen på Vesterbroensiden nord for baneterræn etableres ved at hæve eksisterende terræn til perronniveau. Der etableres en cykelslæberampe i fra Ingerslevgade til cykelparkeringsarealet og en 2-3 m bred stiforbindelse under broerne til perron.



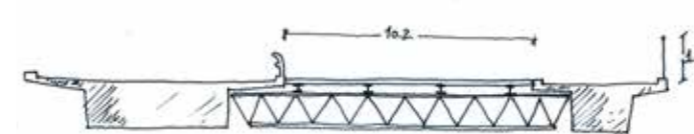
Tværsnit, eksisterende betonvejbro vist til venstre og betonstibro mod nord til højre og ny cykelbro på nordsiden heraf (her blot vist som grov skitse).

Scenarie 2

I dette scenarie etableres et trafikområde for bløde trafikanter over banen i mellemrummet mellem sti- og vejbroen. Konstruktionen foreslås udført som en let stålkonstruktion kun beregnet til bløde trafikanter med en bredde på ca. 10,2 m som er bredden af mellemrummet. Rækværk/autoværn på nordsiden af vejbroen bibeholdes for at sikre, at biler ikke ved et uheld benytter det nye brodæk. Længden af brodækket, fra vest til forpladsen i forbindelse med IKEA, er ca. 137 m; dvs. et samlet brodæk på ca. 1.400 m². Stibroens dæk bæres af stålbjælker, som spænder på langs af de to betonbroer, som scenarie 1.2. Det bør i næste fase undersøges, om stålbjælker på tværs understøttet på betonbroerne er muligt (som scenarie 1.1), hvorved man undgår at etablere søjler og fundamenter på baneterræn, hvilket alt andet lige er en stor fordel med hensyn til risici og gener for trafikken på banen. I mellem de eksisterende betonbroer er der placeret en eller flere kørestrømsportaler til elektrificeringen af banen. Etablering af cykelbroen kræver ombygning af kørestrømsanlægget. Løsningen kan udbygges partielt i bredden og således udføres i to faser.

Over Kalvebod Brygge på nordøstsiden af den eksisterende vejbro etableres en 8 m bred stibro udformet som en betonbro understøttet på søjler i midterrabatten på Kalvebod Brygge.

Cykelparkering på terræn ved pumpestationen nordvest for vejbroen på Vesterbroensiden nord for baneterræn etableres ved at hæve eksisterende terræn til perronniveau. Der etableres en cykelslæberampe i fra Ingerslevgade til cykelparkeringsarealet og en 2-3 m bred stiforbindelse under broerne til perron.



Tværsnit, eksisterende betonvejbro vist til venstre og betonstibro mod nord til højre. Ny cykelbro imellem.

Scenarie 3

I dette scenarie forlænges/fortsættes Cykelslangen fra et sted lige før den ankommer til forpladsen foran Fisketorvet, og føres ud over Kalvebod Brygge og ind igennem IKEAs overdækkede forplads (hævet over terrænniveau) før den føres ned i niveau med og imellem vej- og stibroen over banen. Herfra fortsætter den i niveau med de eksisterende broer ca. 90 m over til Vesterbro på en konstruktion i stil med konstruktionen i scenarie 1.1 og 1.2. Bredden af cykelbroen er 4,0 m, som for Cykelslangen. Med en maksimal gradient på 3,0-3,5 % får rampen en længde på mellem 290 og 340 m, dvs. et samlet brodæk på 1060 - 1360 m². Den forøgede cykelstrækning i forhold til nu bliver på 60 - 100m. Over vejramperne op fra og ned til Kalvebod Brygge overholdes frihøjdekravet på 5,63 m fra underside cykelbro til overside vej og over sti på 3,2 m. For at få tilstrækkelig frihøjde ved cykelbroens passage af vejrampen ned mod Kalvebod Brygge mod by-centrum er det nødvendigt at øge vejens gradient noget, dog fortsat til under Vejreglernes anbefalede 5 %. Dette kan ske ved afgravning mellem vejrampens lodrette betonvægge. Konstruktionen af cykelbroen foreslås udført med stålkonstruktioner som for Cykelslangen tilpasset/modificeret til forholdene.

Cykelparkering på terræn ved pumpestationen nordvest for vejbroen på Vesterbroensiden nord for baneterræn etableres ved at hæve eksisterende terræn til perronniveau. Der etableres en cykelslæberampe i fra Ingerslevgade til cykelparkeringsarealet og en 2-3 m bred stiforbindelse under broerne til perron.



Mulig linieføring

Økonomiske forhold

Scenarie	Bro - Dybbølsbro [mio. kr.]	Bro- Kalvebod Brygge [mio. kr.]	Cykelparkering på bro [mio. kr.]	Cykelparkering ved pumpestation [mio. kr.]	Afledte omkostninger [mio. kr.]	Vejgeometri Ingerslevsgade [mio. kr.]	Vejgeometri Kalvebod Brygge [mio. kr.]	Samlede omkostninger [mio. kr.]	Drift (2%) [mio. kr. pr. år]
1.1	12	0	4	6	0	3	1	26	0.5
1.2	37	7	4	6	3	3	1	62	1.2
2 (samlet)	47	7	4	6	0	3	3	71	1.4
2 - 1. etape	33	0	4	0	0	3	3	43	0.8
2 - 2. etape	23	7	0	6	0	0	0	37	0.7
3	127	0	4	6	0	3	3	143	2.8

Tabellen viser et prisoverslag for projektets dele. Hvert scenarie er opdelt for at give overblik over, hvor meget hver del forventes at koste. Tallene er afrundede til nærmeste mio. kr.

Med udgangspunkt i den beregnede anlægspris er der tilskrevet en faktor for projektering og projektledelse (faktor 1.2), Intern administration i Københavns Kommune (faktor 1.05) samt uforudsete udgifter (faktor 1.35). Den samlede faktor på 1.7 er tilskrevet alle anlægspriser i tabellen.

Projektet er delt op i enkeltstående områder, for at skabe overblik over hvert delelement i projektet. Men også fordi der lægges op til, at forskellige interessenter medfinansierer dele af projektet.

Cykelparkeringen omkring Dybbølbro St. forventes at blive medfinansieret af Banedanmark, da det primært vil være passagerer til S-togene, som vil parkere her.

IKEA forventes i forbindelse med en udbygningsaftalen for dette projekt at bidrage med ca 5,5 mio. kr til Dybbølsbro, og mulighederne for yderligere privat medfinansiering undersøges.

Scenarie 2 er mulig at etapedele, som vist i overslaget. Det vil dog betyde en samlet højere pris, hvis denne mulighed vælges.

Scenarie 1.2 og 2 er afhængige af, at stibroen over Kalvebod Brygge bygges sammen med projektet for at opnå den største fremkommelighedseffekt for cyklisterne. Det er muligt at unklade eller udskyde stibroen over Kalvebod Brygge. I så fald har det store fremkommelighedsmæssige og trafikikkerhedsmæssige konsekvenser, da cyklisterne formeldt må cykle rundt i rundkørslen ved Fisketorvet som i dag. I praksis vil det resultere i, at mange vil cykle mod kørselsretningen det sidste stykke til Cykelslangen og udgøre en trafikikkerhedsmæssig risiko.

For scenarie 3 er der anvendt samme kvadratmeterpris for cykelbroen frem til Dybbølsbroerne som for Cykelslangen dvs. 40.000 kr/m². Hertil er lagt 20% af hensyn til særlige forhold ved passage af Kalvebod Brygge.

Konklusion

Ud fra de opsatte nøgelfaktorer vurderes scenarie 2 bedst at imødekomme fremtidens behov for trafikafvikling for cyklister og fodgængere. Scenarie 2 giver de bedste muligheder for at fortsætte den dobbeltrettede cykelsti, der forventes at blive anlagt på forpladsen ved IKEA. Dobbeltrettet cykelsti i hele broens længde vil være attraktivt i forhold til adgang til og fra Dybbølsbro Station. Derudover sikrer scenariet gode udvidelsesmuligheder for ekstra cykelparkering omkring trapperne ved Dybbølsbro Station. Scenarie 2 skaber som en positiv sideeffekt plads til at lave ventefaciliteter på broen, samt plads til at forbedre byrummet generelt i forhold til forholdene i dag.

Anlægsteknisk er scenarie 2 fordelagtig, da det er sandsynligt, at den ikke kræver understøtning på Banedanmarks arealer under broen. I anlægsperioden vil det være begrænset, hvor meget togdriften vil blive påvirket af byggeriet. I forhold til antallet af kvadratmeter er det den billigste løsning af de undersøgte scenarier.

Det vil være muligt at etapedele anlæggelsen af broen i dens bredde, så den etableres i to dele. Det kan fx ske ved at etablere den ene halvdel af broen i 1. etape, og bru-

ge den til at afvikle cykeltrafikken i den ene retning, mens den anden retning afvikles som i dag. I 2. etape etableres den resterende del af broens bredde, og cykeltrafikken kan samles i en dobbeltrettet sti, og fodgængertrafikken få mere plads.

Forslagene 1.1 og 1.2 er løsninger, som imødekommer et akut behov for udvidelse. De vurderes dog ikke at kunne imødekomme fremtidens behov – hverken i forhold til trafikafvikling eller behovet for tilstrækkelig cykelparkering tæt ved Dybbølsbro Station.

Scenarie 3 er en forholdsvis dyr løsning, da der ikke er væsentlige forbedringer at hente i forhold til scenarie 2. Dog vurderes det, at København kan få international opmærksomhed af projektet, og styrke sit image yderligere som cykelvenlig hovedstad.

Scenarie 2



Vurdering

Scenariet imødegår et akut behov, men er også fremtidssikret - både i forhold til øget behov for kapacitet og cykelparkering, men også muligheden for at styrke København som en levende by. I forhold til antallet af kvadratmeter er anlægsomkostningerne fordelagtige.

Økonomi

71 mio. kr. (anlagt samlet)

Fordele og ulemper

✚ Dobbeltrettet fodgænger- og cykeltrafik i IKEA-siden fungerer godt i forhold til adgang til IKEA og Dybbølsbro Station.

God mulighed for ekstra cykelparkering.

Med et samlet brodæk opnås ét areal, der både er fremtidssikker i forhold til trafikafvikling og byliv, der vil komme som følge af byudviklingen.

Enkel og let konstruktion. Kan etableres delvist fra eksisterende betonbroer. Kan bygges i etaper fx første etape med en brede på 5 m.

— Dobbeltrettet cykelsti skal tilsluttes signalreguleret kryds.

Størrelsen af udvidelsen betyder, at der bør gøres en særlig indsats for at sikre den arkitektoniske kvalitet. Med så stort et potentiale, bør udvidelsen gøres til genstand for en arkitektkonkurrence, således at design, funktionalitet og trafik sikres bedst muligt.

Kræver fundamenter og anlægsarbejder på baneterræn.

Udført i stål – kræver mere vedligehold en beton.





TM46 DUT-sag – Overførsel af VVM-kompetencen ved råstoftilladelser (Råstofloven)

12. august 2016



Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Alle bydele

Baggrund

VVM-kompetencen (Vurdering af Virkninger på Miljøet) overgik fra amterne til kommunerne ved kommunalreformen med virkning fra 1. januar 2007. I 2014 blev administrationen af råstofloven samlet hos regionsrådene, hvorfor VVM-kompetencen for råstofindvinding (grusgrave m.v.) blev flyttet fra kommunerne til regionerne.

Det er blevet aftalt på DUT-mødet den 8. februar 2016 at overføre DUT-midler fra kommunerne til regionerne. Beløbet er aftalt til 3,7 mio. kr. årligt med tilbagevirkende kraft, så der i 2016 overføres 9,3 mio. kr.

Indhold

Da der ikke foretages råstofindvinding i Københavns Kommune, har Teknik- og Miljøforvaltningen ikke haft udgifter i forbindelse med VVM for råstofindvinding, og har derfor ikke fået frigivet ressourcer i forbindelse med regionernes overtagelse af opgaven. Såfremt budgetreduktionen placeres i Teknik- og Miljøforvaltningen, vil den påvirke de øvrige myndighedsopgaver i forbindelse med miljøvurdering/VVM.

Overordnede målsætninger og effekter

Formålet med budgetnotatet er at afbøde konsekvenserne af, at Teknik- og Miljøforvaltningen ikke har mulighed for at frigive ressourcer svarende til DUT-korrektionen.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Kompensation for budgetreduktionen som følge af overførsel af VVM-kompetencen ved råstoftilladelser	- Ingen påvirkning af øvrige myndighedsopgaver i forbindelse med miljøvurdering/VVM.

Økonomi

Det er aftalt at overføre DUT-midler fra kommunerne til regionerne. Beløbet er aftalt til 3,7 mio. kr. årligt med tilbagevirkende kraft, så der i 2016 overføres 9,3 mio. kr. Heraf udgør Københavns Kommunes andel 1,0 mio. kr. i 2016 og 0,4 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at blive kompenseret for konsekvenserne af DUT-aftalen. Kompensationen foretages med virkning fra januar 2016.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt
Kompensation for budgetreduktionen som følge af overførsel af VVM-kompetencen ved råstoffilladelser	971	387	387	387	387	2.519

Note: Midlerne for 2016 er 2017 p/l fremskrevet.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Det er aftalt at overføre DUT-midler fra kommunerne til regionerne. Beløbet er aftalt til 3,7 mio. kr. årligt med tilbagevirkende kraft, så der i 2016 overføres 9,3 mio. kr. Heraf udgør Københavns Kommunes andel i alt 1,0 mio. kr. i 2016 og 0,4 mio. kr. i 2017 og frem. Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at blive kompenseret for konsekvenserne af DUT-aftalen.

Tabel 3. Serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Kompensation for budgetreduktionen som følge af overførsel af VVM-kompetencen ved råstoffilladelser	971	387	387	387	387	2.519
Serviceudgifter i alt	971	387	387	387	387	2.519

Note: Midlerne for 2016 er 2017 p/l fremskrevet.

Kompensationen foretages med virkning fra januar 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2016

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TM47 Drift og vedligehold af Nordhavnsvej



Baggrund

Der er ikke afsat midler til drift og vedligehold af Nordhavnsvejforbindelsen fra ibrugtagningstidspunktet. Borgerrepræsentationen vedtog den 18. juni 2014 at anlægge et tilkøblingsanlæg til Nordhavnsvejen, hvorfor ibrugtagningstidspunktet for Nordhavnsvej blev udsat til ultimo 2017. Der er dog allerede afledte serviceudgifter til vedligehold og drift fra januar 2017, der ikke er bevilget midler til.

Indhold

Drift og vedligehold af Nordhavnsvej, tunnel, de øvrige anlæg samt mekaniske og elektriske installationer, der er etableret i forbindelse med Nordhavnsvej, skal driftsfinansieres fra og med ibrugtagningstidspunktet. Cykelstier og forpladsen ved Ryparken Station, der er etableret i forbindelse med Nordhavnsvej, er imidlertid ibrugtaget og skal derfor driftsfinansieres fra januar 2017.

Der er udarbejdet en benchmarkanalyse med Vejdirektoratet af udgiftsbehovet for drifts- og vedligeholdelsesopgaverne i forhold til, om Københavns Kommune selv varetager opgaverne eller opgaverne udføres af ekstern aktør. På denne baggrund anbefales det, at vejvedligehold og afvanding, grøn drift samt renhold varetages af Teknik og Miljøforvaltning, da det er opgaver, der i forvejen løses internt i forvaltningen, mens drift af elektriske og mekaniske installationer, reparationer og renovering af broer og bygværk, belysning, vintertjenesten samt den trafikale overvågning varetages af eksterne.

De beregnede udgifter er baseret på enten Vejdirektoratets erfaringspriser for Vejdirektoratets opgaver med strækninger i områder uden for by eller på Københavns Kommunes gennemsnitlige tal for lignende opgaver i hhv. byområder og uden for by. Den foretagne benchmark er derfor behæftet med usikkerhed, og de angivne tal er bedste bud på nuværende tidspunkt. Tidspunktet for færdiggørelse af anlægget er usikkert, hvilket kan medføre ændret behov for, hvornår der er behov for midler til drift og vedligehold.

1. september 2016

Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Østerbro

Lokalitet/Adresse
Nordhavnsvej og Nordhavns-tunnel

Overordnede målsætninger og effekter

Den anbefalede drifts- og vedligeholdelsesløsning vil medføre en kontinuerlig og sikker drift af både Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Kontinuerlig og sikker drift af Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen	<ul style="list-style-type: none">- Bedre fremkommelighed til og fra Nordhavn.- Ca. 15.000 færre biler i centrale beboelsesgader på Østerbro, i Indre By og i Gentofte.- Mindre containertransport fra Ring 2.- Bedre fremkommelighed på Helsingørmotorvejen syd for Tuborgvej.- Mindre trafik på Hans Knudsens Plads.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 4,6 mio. kr. i 2017 og et spænde på 15,4-19,4 mio. kr. fra 2018 og frem. I 2021 er serviceudgifterne imidlertid 16,1-20,1 mio. kr., hvilket dels skyldes et femårseftersyn af installationerne (0,3 mio. kr.) og dels et generaleftersyn af tunnel og broer (0,7 mio. kr.), som vil være tilbagevendende hvert femte år.

Projektet forventes igangsat i januar 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Drift og vedligehold af Nordhavnsvej og Nordhavnstunnel	4.605	15.430-19.430	15.430-19.430	15.420-19.420	16.140-20.140	66.160-82.160

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

Udgifter til større vedligeholdelsesarbejder på sigt

Ud over de løbende drifts- og vedligeholdelsesudgifter er der udgifter til større vedligeholdelsesarbejder på kørebanerne og bygværkerne, når levetiden for disse elementer er udløbet. Der forventes følgende udgifter:

- 70,0 mio. kr. til delvise udskiftninger af de elektriske og tekniske installationer ca. 10 år efter ibrugtagning.
- 14,0 mio. kr. til udlægning af nyt støjreducerende asfalt ca. 12 år efter ibrugtagning af kørebanerne.
- 75,0 mio. kr. til større vedligeholdelsesreparationer til tunnelen efter ca. 30 år.

Det anbefales, at midlerne til de større vedligeholdelsesarbejder søges særskilt som anlægsbevillinger, når behovet opstår.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 4,6 mio. kr. i 2017 og et spænde på 15,4-19,4 mio. kr. fra 2018 og frem. I 2021 er serviceudgifterne imidlertid 16,1-20,1 mio. kr., hvilket dels skyldes et femårseftersyn af installationerne (0,3 mio. kr.) og dels et generaleftersyn af tunnel og broer (0,7 mio. kr.), som vil være tilbagevendende hvert femte år.

Tabel 3. Serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Drift og vedligehold		2.860	2.860	2.860	2.860	11.440
- Generaleftersyn af tunnel og broer	720				720	1.440
- Drift af installationer	1.870	10.000- 14.000	10.000- 14.000	10.000- 14.000	10.000- 14.000	41.870- 57.870
- Trafikalovervågning	500	1.055	1.055	1.045	1.045	4.700
- Drift af arealer omkring Nordhavnsvej, stiforbindelse, stationsforplads m.v.	865	865	865	865	865	4.325
- Lønudgifter	650	650	650	650	650	3.250
Serviceudgifter i alt	4.605	15.430- 19.430	15.430- 19.430	15.420- 19.420	16.140- 20.140	66.160- 82.160

Driftsprojektet forventes igangsat i januar 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2017

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til drift og vedligehold af den kommende Nordhavnsvejforbindelse.



1. september 2016

TM48 Bevillingsbortfald: Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på metrobyggepladser



Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Indre by, Nørrebro, Østerbro, Vesterbro/Kgs. Enghave, Valby og Vanløse

Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog i budget 2015 at fastholde det døgnbemandede metrotilsyn til udgangen af 2016, og at en forlængelse af bevillingen skulle indgå i forhandlingerne om budget 2017. Budgetønsket omhandler midler til at opretholde et intensivt miljøtilsyn på metrobyggepladserne fra 2017 til og med 2023, idet Metro Cityringen og Nordhavnsmetroen forventes færdigetableret i 2019, mens Sydhavnsmetroen forventes færdigetableret i 2023.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har siden juli 2013, hvor det blev muligt at udvide arbejdstiden på metrobyggepladserne, gennemført et intensivt tilsyn på byggepladserne, ligesom naboerne har kunnet kontakte forvaltningen alle døgnets timer året rundt. Med byggeaktiviteterne i forbindelse med Metro Cityringen, påbegyndelsen af Nordhavnsmetroen og etableringen af Sydhavnsmetroen vil der fortsat være behov for et intensivt tilsyn på byggepladserne, samt et behov for at naboerne kan komme i kontakt med forvaltningen døgnet rundt.

Byggepladserne støjer ekstraordinært meget i lange sammenhængende perioder, ligesom både metroen til Nordhavn og Sydhavn har byggepladser, som ligger i tætbeboede områder (f.eks. Krauseparken og Mozarts Plads). For at dække dette behov er der behov for følgende bemanding på alle årets dage:

- 3 medarbejdere i tidsrummet kl. 06.00-16.00.
- 1 medarbejder i tidsrummet kl. 16.00-24.00.
- 1 medarbejder (tilkald) i tidsrummet kl. 24.00-06.00.

Behovet for aftenbemanding og tilsyn skyldes, at det typisk er her, at støjoverskridelserne sker, og hvor naboer oplever særligt mange gener. Det skyldes, at tilladte støjende arbejder i dagtimerne af og til fortsættes ind i aften- og natteperioder, hvor støjgrænserne er mere restriktive. Afhængig af støjoverskridelser og udviklingen i byggeriet kan tilrettelæggelsen af tilsynet derfor blive ændret.

Der er samtidig behov for ekstra ressourcer til tilsyn med særligt fokus på grundvand og jordforurening. Dette skyldes, at byggeriet har nødvendiggjort et stort antal grundvandssænkninger i områder tæt på beboelse med mange gamle boliger og andre nærliggende byggeprojekter. Derudover skal boremaskinerne igennem en del gammel forurening, hvilket medfører et behov for ekstra fokus på jordforurening i forhold til af-dampning til omgivelse samt korrekt anvisning.

Der er i begyndelsen af 2016 gennemført en brugertilfredshedsundersøgelse blandt borgere, som har kontaktet metrovagten uden for normal arbejdstid. Undersøgelsen viser, at et flertal på 71 % af respondenterne er tilfredse eller meget tilfredse med ordningen og medarbejdernes håndtering af deres henvendelse og tilbagemelding. Hovedparten af de respondenter, som derimod var utilfredse, har kontaktet metrovagten med et problem, og deres utilfredshed skyldes oplevelsen af, at tilsynets ikke kunne løse deres problem med det samme og stoppe en gene straks, hvilket er en konsekvens af den gældende lovgivning. Fælles for både negative og positive respondenter er, at de ønsker ordningen bevaret med den begrundelse, at det er vigtigt at kunne henvende sig, når problemet opstår, og fordi der er en tro på, at ordningen kan mindske generne på længere sigt.

Overordnede målsætninger og effekter

Der skal føres tilsyn med, at miljø- og støjregler bliver overholdt på metrobyggepladserne. Ifølge byggepladsbekendtgørelsen skal tilsynsmyndigheden føre aktivt tilsyn med, at støjgrænserne overholdes og byggepladsen ikke giver anledning til andre gener. Samme krav til aktivt tilsyn med regler og meddelte tilladelser findes i de øvrige miljølove, som regulerer byggeriets miljøforhold.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Anmeldte og uanmeldte tilsyn med alle former for miljøforhold både inden for og uden for normal arbejdstid	<ul style="list-style-type: none"> - Forsvarlig overholdelse af tilsynsplikten og mulighed for effektiv håndhævelse af regler for støj jf. byggepladsbekendtgørelsen. - Forsvarlig overholdelse af tilsynsplikten og mulighed for effektiv håndhævelse af vilkår i meddelte og kommende tilladelser og anden miljølovgivning på jord-, affalds-, kemikalie- og vandområdet. - Synlighed på byggepladserne. - Håndhævelsesindsats er synlig over for naboer til byggepladserne.
Døgnbemandet vagttelefon	<ul style="list-style-type: none"> - Service over for borgerne, som får mulighed for at kontakte kommunen, såfremt de generes af byggeriet eller mener, at regler ikke overholdes. - Mulighed for effektiv håndhævelse af lovgivningen.
Gennemgang og kvalificering af entreprenørernes egenkontrol på alle miljøområder	<ul style="list-style-type: none"> - Mulighed for effektiv håndhævelse af lovgivningen.
Opfølgning på vilkår i tilladelser og varsling af støjende arbejde	<ul style="list-style-type: none"> - Mulighed for effektiv håndhævelse af lovgivningen.

Økonomi

Scenarie 1 Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på metrobyggepladser 2017- 2023

Tilsynet har estimerede serviceudgifter på 4,0 mio. kr. årligt i perioden 2017-2019 og 3,0 mio. kr. årligt i perioden 2020-2023 – i alt 24,0 mio. kr. i perioden 2017-2023. Tilsynet med metrobyggepladserne fortsættes fra januar 2017.

Scenarie 2 Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på metrobyggepladser 2017- 2018

Hvis tilsynet udelukkende skal forlænges til 2017 og 2018 bliver udgifterne 8,0 mio. samlet i perioden. Tilsynet med metrobyggepladserne fortsættes fra januar 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt
Scenarie 1 - Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på metrobyggepladser 2017- 2023	4.000	4.000	4.000	3.000	3.000	3.000	3.000	24.000
Scenarie 2 - Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på metrobyggepladser 2017 og 2018	4.000	4.000						

Der vil være færre byggepladser og aktiviteter specielt fra 2020. Det er dog vanskeligt at nedskalere udgifterne parallel med antallet af stationer, da en døgnbemanding kræver et minimum af medarbejdere. Hvis der sker et fald i byggepladser og det ikke opvejes af andre byggepladser, er det dog muligt at udgifterne bliver lavere.

Risikovurdering

Den nuværende bevilling til tilsynsindsatsen udløber med udgangen af 2016. Hvis der ikke tilføres midler til området, vil tilsynsindsatsen blive reduceret tilsvarende. Dette vil medføre, at borgerne ikke længere har mulighed for at kontakte kommunen uden for normal arbejdstid i forbindelse med akutte gener, og at kommunen kun i begrænset omfang vil kunne leve op til den tilsynsforpligtelse som følger af bl.a. byggepladsbekendtgørelsen, der regulerer metrobyggeriet.

Forudsætningen for budgetønsket er, at der ikke sker væsentlige ændringer i tidsplanen og antallet af klager i forbindelse med anlæggelsen af Metro Cityringen, Nordhavnsmetroen og Sydhavnsmetroen. Forvaltningen forventer ultimo 2017 at evaluere behovet for at opretholde døgntelefonen i takt med, at hovedparten af pladserne bevæger sig ind i en mindre støjende fase.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Scenarie 1 Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på metrobyggepladser 2017- 2023

Projektet har estimerede serviceudgifter på 4,0 mio. kr. årligt i perioden 2017-2019 og 3,0 mio. kr. årligt i perioden 2020-2023 – i alt 24,0 mio. kr. i perioden 2017-2023.

Scenarie 2 Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på metrobyggepladser 2017- 2018

Projektet har estimerede serviceudgifter på 4,0 mio. kr. årligt i perioden 2017-2018 – i alt 8,0 mio. kr. i perioden 2017-2018.

Tabel 3. Serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Serviceudgifter scenarie 1</i>								
- Lønudgifter	3.500	3.500	3.500	2.500	2.500	2.500	2.500	20.500
- Drift af biler inkl. forsikring og reparationer	300	300	300	300	300	300	300	2.100
- Arbejdsbeklædning/værnemidler, mobiltelefoner, pc'ere m.v. til tilsynsmedarbejdere	200	200	200	200	200	200	200	1.400
Serviceudgifter i alt	4.000	4.000	4.000	3.000	3.000	3.000	3.000	24.000
<i>Serviceudgifter scenarie 2</i>								
- Lønudgifter	3.500	3.500						7.000
- Drift af biler inkl. forsikring og reparationer	300	300						600
- Arbejdsbeklædning/værnemidler, mobiltelefoner, pc'ere m.v. til tilsynsmedarbejdere	200	200						400
Serviceudgifter i alt	4.000	4.000						8.000

Tilsynet med metrobyggepladser fortsættes fra januar 2017 til og med december 2023 for scenarie 1 eller 2018 for scenarie 2.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2017

Tidligere afsatte midler

Borgerrepræsentationen afsatte den 19. juni 2013 midler til døgnbemandet tilsyn med metrobyggepladserne i perioden 2013-2014. I budget 2015 blev der afsat 5,6 mio. kr. årligt til at fortsætte tilsynsindsatsen i perioden 2015-2016. Teknik- og Miljøudvalget har imidlertid medio 2015 tilbageført 1,5 mio. kr. for både 2015 og 2016 til kommunkassen som konsekvens af, at ændret lovgivning har medført et mindre behov for nattilsyn i forhold til det oprindeligt budgetterede.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
BR 19.06.2013	2.000	4.000					
Budgetaftale 2015			5.600	5.600			
Afsatte midler i alt	2.000	4.000	5.600	5.600			

Henvisninger

Evalueringsrapport af metrotilsynet, Teknik- og Miljøudvalget den 22. februar 2016.

<http://www.kk.dk/indhold/teknik-og-miljoudvalgets-modemateriale/22022016/edoc-agenda/92a02adc-9b69-4e98-b060-0fa49c2f9ba0/ef7cdab-3c01-4ac0-bdec-e515688b6bab>



TM49 Bevillingsbortfald: Den bemandede legeplads ByOasen i De Gamles By

10. juni 2016



Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Nørrebro

Lokalitet/Adresse
Møllegade 25C 2200 København N

Baggrund

Den bemandede legeplads ByOasen i De Gamles By på Nørrebro er en populær bybondegård, der fungerer som et grønt åndehul i et udsat byområde. Personalet i ByOasen gennemfører dagligt aktiviteter med fokus på natur, miljø, sundhed og bæredygtighed og kobler formidling om planter og dyr med en bred pædagogisk indsats, der bidrager til områdets generelle tryghed. I budget 2016 blev der afsat en etårig bevilling på 1,9 mio. kr. i 2016, og der er derfor ikke afsat midler til den fortsatte drift af ByOasen fra 2017 og frem.

Indhold

Der ønskes derfor en varig driftsbevilling, så personalet fortsat kan tilbyde brugerne et grønt mødested og skabe trygge og udviklende lege- og læringsmiljøer. Styrken ved en pædagogisk bemanning af ByOasen er, at naturformidling til både børn, unge, familier og ældre kobles med en bred pædagogisk indsats samt den synergi, der skabes mellem brugerne.

ByOasen indeholder bl.a. dyrefolde, orangeri, kolonihave og nyttehaver. Ønsket omfatter derfor midler til driften af ByOasen herunder til personale, renhold og vedligeholdelse af legeplads og de grønne arealer omkring legepladsen samt til dyrehold, legetøj og aktiviteter. Erfaringen er samtidig, at der i et udsat område, som ByOasen er beliggende i, er et særligt behov for vedligeholdelse samt særlige pædagogiske aktiviteter.

Der ønskes i alt 2,6 mio. kr. årligt fra 2017 og frem – i forhold til de 1,9 mio. kr., som blev afsat til driften i 2016, da der er behov for midler til øget bemanning samt til drift af personalefaciliteter, brugertoilet, grønne arealer og sansesti med legeredskaber.

Der ønskes midler til fire fuldtidsmedarbejdere (én naturpædagog, én dyrepasser, én pædagog og én medhjælper). I dag er der to medarbejdere på 37 timer, én medarbejder på 20 timer og én medarbejder på 12 timer. Det er imidlertid vigtigt, at bemanningen ikke kommer under fire årsværk, da det anbefales at en bemanded legeplads i et udsat byområde skal have to ansatte på arbejde ad gangen. Der er samtidigt weekendåbent i ByOasen grundet dyrehold, ligesom der i perioder er udvidede åbningstider om aftenen..

Der er samtidig blevet udarbejdet en aftale om, at personalet på legepladsen fremadrettet kan leje halvdelen af netværksbygningen på den tilknyt-

tede genbrugsstationen til personalefaciliteter. Der ønskes derfor midler til at sikre personalefaciliteter, så medarbejderne har kontor, toilet og et køkken til at spise frokost i.

På legepladsen findes et brugertoilet, som der er store udgifter forbundet med at drifte og vedligeholde. Toilettet er bl.a. blevet udskiftet flere gange. Der ønskes derfor midler til fremadrettet at sikre driften af toilettet.

Der har hidtil ikke eksisteret en driftsaftale med Sundheds- og Omsorgsforvaltningen om de grønne arealer på legepladsen, hvilket har givet udfordringer i forhold til drift og renhold. ByOasen med de mange besøgende også i weekender medfører behov for en ekstra driftsindsats, som skal løftes af Sundheds- og Omsorgsforvaltningen. Der ønskes derfor midler til, at der fremadrettet kan udarbejdes en driftsaftale for de grønne arealer. Udgiften vil være 125.000 kr/år

Der ønskes endvidere midler til fremadrettet at vedligeholde den sansesti med legeredskaber, som Nordea-fonden har finansieret, ligesom der er behov for midler til at få foretaget løbende eftersyn og inspektion af denne.

Overordnede målsætninger og effekter

Det er kommunens mål, at alle københavnere skal have nem adgang til attraktive grønne rekreative arealer. Ønsket skal derfor ses som led i strategien om at skabe et grønnere København til glæde for børn, familier og ældre med fokus på formidling, aktiviteter, bevægelse og sundhed.

Ifølge By X-rapporten om bemandede legepladser i udsatte byområder fra 2013 fungerer legepladserne som sociale, kulturelle og stabile mødesteder for børn, unge og forældre. Bemandede legepladser er derfor et vigtigt bidrag til den generelle tryghedsfølelse i et udsat byområde, da personalet sætter faste og trygge rammer, medvirker til færre konflikter og mindsker risikoen for hærværk, indbrud og brand.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Fortsat drift af den bemandede legeplads ByOasen	<ul style="list-style-type: none">- Et mødested for områdets beboere.- Flere lokale aktiviteter.- En grønnere by.- Forbedret sundhed for københavnere.- Øget tryghed i et udsat byområde.

Økonomi

Den fortsatte drift af ByOasen har estimerede serviceudgifter på 2,6 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Driften af ByOasen fortsættes fra januar 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt
Fortsat drift af den bemandede legeplads ByOasen	2.600	2.600	2.600	2.600	10.400

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Den fortsatte drift af ByOasen har estimerede serviceudgifter på 2,6 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til lønudgifter, driftsaftaler vedrørende bygninger og grønne arealer, vedligehold, tilsyn, dyrehold samt indkøb af diverse beskæftigelsesmaterialer, legetøj m.v.

Tabel 3. Serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2017	2018	2019	2020	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Vedligehold og drift	700	700	700	700	2.800
- Personaleudgifter	1.900	1.900	1.900	1.900	7.600
Serviceudgifter i alt	2.600	2.600	2.600	2.600	10.400

Driften af den bemandede legeplads ByOasen fortsættes fra januar 2017 og frem.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2017

Tidligere afsatte midler

Miljøpunkt Nørrebro har i perioden 2013-2014 etableret bl.a. dyrefolde, dyrehus, orangeri, udekøkken, borde og bænke, grønt tag samt indkøbt dyr. Samtidig har Nordea-fonden finansieret en oplevelsessti.

I budget 2014 blev der afsat 1,9 mio. kr. årligt i perioden 2014-2015 til drift af ByOasen, og i budget 2016 blev der afsat en etårig bevilling på 1,9 mio. kr. i 2016.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2014			1.890	1.890			
Budgetaftale 2016					1.890		
Afsatte midler i alt			1.890	1.890	1.890		

Henvisninger

Hjemmeside for ByOasen.

www.byoasen.dk

By X: Min bemandede legeplads – En undersøgelse af brugen af bemandede legepladser i udsatte byområder, 2013.

<http://by-x.dk/wp-content/uploads/2013/11/Bemandede-legepladser.pdf>



TM50 Bevillingsbortfald: Manglende afledt drift og tilpasning af service på Ny Nørreport og Israels Plads



Baggrund

Åbningen af Ny Nørreport, Torvehallerne succes og den store anvendelse af Israels Plads har skabt nyt byliv med mange flere mennesker i flere af døgnets timer i området. Aktivitetsniveauet afspejles bl.a. i besøgstallet på det bemandede toilet på Israels Plads, som er steget voldsomt efter åbningen af Torvehallerne. Det er derfor nødvendigt at tilpasse driften til byens behov. I overførselssagen 2015-2016 er der givet en etårig driftsbevilling for 2016 til at øge indsatsen i området, og der ønskes derfor en varig driftsbevilling.

Indhold

I overførselssagen 2015-2016 blev der givet et etårig bevilling til den manglende afledte drift af det bemandede toilet på Ny Nørreport og til tilpasning af renhold på Ny Nørreport og Israels Plads. I dette budgetønske søges der både om en varig bevilling til drift af det bemandede toilet på Ny Nørreport og til tilpasning af renhold på Nørreport og Israels Plads.

Drift af toilet med tilsyn på Ny Nørreport

I forbindelse med etablering af Ny Nørreport blev der åbnet et bemanded toilet. Der blev imidlertid ikke bevilliget midler til driften af toilettet. Ny Nørreport er et trafikale knudepunkt, og toilettet har et højt og stigende besøgstal. I 2015 var der mere end 350.000 besøg, og tallet forventes at blive endnu højere i 2016.

Tilpasning af renhold på Ny Nørreport og Israels Plads

Efter etableringen af Ny Nørreport har kommunen overtaget renholdelsen af fodgængerarealerne omkring stationen fra DSB. Etableringen af Ny Nørreport og renoveringen af Israels Plads har tilsammen medført en større trafik af gående og cyklister, hvilket øger affaldspresset på området. Den fysiske udformning af stationen, og herunder særligt cykelparkering i de nedsænkede cykelparkeringsfaciliteter gør, at renholdelsen i højere grad skal gennemføres manuelt og dermed er meget ressourcekrævende. Det samme gælder ukrudtsbekæmpelse og vintervedligeholdelse. Dertil kommer vedligeholdelse af cykelstativer til almindelige cyk-

1. september 2016

Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Indre by

Lokalitet/Adresse
Ny Nørreport Israels Plads

ler og bycykler samt vedligeholdelse af et pissoir og tømning af et stort antal affaldskurve.

Det øgede besøgstal på Israels Plads, de mange arrangementer samt salg af mad og drikke giver et øget affaldspres, som breder sig til de omkringliggende gader til gene for beboere og besøgende. Den fysiske udformning med nedsænkede arealer, trapper og kanaler samt en boldbane med gummiunderlag gør, at renholdelsen, vintervedligeholdelsen og ukrudtsfjernelse for størstedelen skal udføres manuelt.

I forbindelse med etableringen af Ny Nørreport og Torvehallerne samt renoveringen af Israels Plads blev der ikke bevilliget midler til afledt drift. For at undgå at forringe renholdelsen andre steder i byen for at kunne renholde Ny Nørreport og Israels Plads, er der derfor behov for at bevillige midler til bl.a. tre årsværk og materieldrift.

Overordnede målsætninger og effekter

En bevilling til at dække den manglende afledte drift af toilettet på Ny Nørreport vil styrke driften af byen ved, at omprioriterede midler til toilettet kan tilbageføres. Øget renhold på Ny Nørreport og på Israels Plads og de tilgrænsende vejstykker vil bidrage til at løfte renholdelsesniveauet midt i byen og bidrage til at opnå målet i Fællesskab København om, at to tredjedele af Københavnerne opfatter København som en ren by.

Tabel 2. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Drift af toilet med opsyn på Ny Nørreport	- Styrkelse af den øvrige drift ved tilbageføring af omprioriterede midler.
Tilpasning af renhold på Ny Nørreport og Israels Plads	- Renere by. - Bedre oplevelse for borgere og gæster. - Understøtte opfyldelsen af Fællesskab København.

Økonomi

Driften af toilettet på Ny Nørreport og tilpasningen af renholdelsen på Ny Nørreport og Israels Plads har estimerede serviceudgifter på 4,9 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Indsatsen forventes igangsat i januar 2017.

Tabel 3. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt
Manglende afledt drift og tilpasning af service på Ny Nørreport og Israels Plads	4.850	4.850	4.850	4.850	19.400
- Drift af toilet med opsyn på Ny Nørreport	2.350	2.350	2.350	2.350	9.400
- Tilpasning af renhold ved Ny Nørreport og på Israels Plads	2.500	2.500	2.500	2.500	10.000

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Driften af toilettet på Ny Nørreport og tilpasningen af renholdelsen på Ny Nørreport og Israels Plads har estimerede serviceudgifter på 4,9 mio. kr. årligt fra 2017 og frem.

Tabel 4. Serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2017	2018	2019	2020	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Drift af toilet med opsyn på Ny Nørreport	2.350	2.350	2.350	2.350	9.400
- Tilpasning af renholdelse ved Ny Nørreport og på Israels Plads	2.500	2.500	2.500	2.500	10.000
Serviceudgifter i alt	4.850	4.850	4.850	4.850	19.400

Driftsprojektet forventes igangsat i januar 2017.

Tabel 5. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2017

Tidligere afsatte midler

I overførselssagen 2015-2016 blev der afsat 4,9 mio. kr. i 2016 til driften af toilettet på Ny Nørreport samt til tilpasning af renholdelsen på Ny Nørreport og Israels Plads.

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2015-2016						4.850	
Afsatte midler i alt						4.850	



TM5 I Smarte investeringer i kernevelfærd – Finansiering af fire projekter

12. august 2016

Baggrund

I forbindelse med 'Smarte investeringer i kernevelfærd' arbejder Teknik- og Miljøforvaltningen løbende med at finde smartere og bedre løsninger på forvaltningens kerneopgaver. Midlerne, der var afsat til puljerne for 'Smarte investeringer i Kernevelfærd' i 2016, er dog allerede udmøntet. Teknik- og Miljøforvaltningen har imidlertid tre effektiviseringsprojekter og en foranalyse, som mangler finansiering i 2016.

Indhold

Forvaltningen ønsker at gennemføre de tre projekter og foranalyse som beskrevet nedenfor med opstart i 2016. Det er forvaltningens vurdering, at projekterne har et betydeligt effektiviseringspotentiale.

For yderligere uddybning er der udarbejdet business cases for hvert enkelt projekt, som er vedhæftet som bilag.

1. Optimering samt digitalisering af sagsbehandling vedrørende almene nybyggeri- og renoveringssager

Københavns Kommune skal som tilsynsmyndighed godkende nybyggeri og større renoveringer af almene boliger samt godkende mindre renoveringssager. Sagsbehandlingen er i dag karakteriseret af en noget uigen-nemsigtig ansøgningsproces samt uklare vejledninger og struktur. Dette medfører et højt tidsforbrug samt mange returløb ved manglende eller ufuldstændigt ansøgningsmateriale.

Det vurderes, at optimering og digitalisering af de interne arbejdsgange og processer for sagsbehandling af almene nybyggeri- og renoveringssager vil ensarte, forenkle samt øge værdien og kvaliteten i sagsbehandlingen. Herigennem reduceres det interne tidsforbrug, og der skabes et fælles overblik over status for de mange nybyggeri- og renoveringssager. Derudover vurderes det, at der er behov for udviklingen og implementeringen af en digital portal, der skal fungere som sagsbehandlings- og dialogværktøj med kunden (de almene boligorganisationer), sikre en lettere, ensartet og gennemsigtig sagsbehandling og reducere sagsbehandlingstiden for både nybyggeri og renoveringssager.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

2. Bedre styring af værkstedsaftaler

Der anvendes årligt omkring 18 mio. kr. på reparationer af og reservedele til Teknik- og Miljøforvaltningens materiel på eksterne værksteder. Forvaltningen vurderer, at anvendelsen af ressourcer kan minimeres ved at ansætte en projektleder i projektperioden fra 2016-2019, som skal analysere og tilpasse arbejdsprocesserne så der sikres en bedre og tættere opfølgning på de reparationer, der bliver udført af eksterne samt sikre billigere aftaler. Projektlederen vil have ansvaret for, at der bliver fulgt op

Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Alle bydele

på tid, pris og omfang af reparation. Herunder opfølgning på indgåede serviceaftaler samt indgåelse af bedre og billigere aftaler. Projektlederen har ligeledes ansvaret for at øvrige medarbejdere efterlever disse procedurer, så kontinuerlig opfølgning sikres.

3. Lokalplaner og projektorganisering

København vokser, og der kommer flere og flere indbyggere til. Der pågår derfor fortsat udvikling i de større byudviklingsområder samt fortætning og omdannelse i den eksisterende by, hvilket medfører mange byggeønsker i København og derved et stigende antal anmodninger om lokalplaner i Teknik- og Miljøforvaltningen. Det er nødvendigt, at tænke og investere i udviklingen af de nuværende arbejdsprocesser og projektorganiseringen, så forvaltningen kan følge den øgede efterspørgsel og stadig levere en høj kvalitet. Formålet med projektet er at udvikle effektive lokalplanprocesser og en mere agil organisering, der sikrer et ensartet administrationsgrundlag, større effektivitet og mere ensartede lokalplaner.

Projektet fungerer samtidig som en foranalyse til et større projekt om 'Optimeret samspil mellem lokalplaner og byggetilladelser'. Projektet skal bidrage med overblik over lokalplanområdet og identificere yderligere effektiviseringspotentialer.

4. Foranalyse til Smartere tilsyn og monitorering af byen

Teknik- og Miljøforvaltningen anvender i omegnen af 40-45 mio. kr. på, at føre tilsyn med og monitorere en lang række områder i byen. Der er derfor behov for at undersøge muligheden for at reducere de ressourcer, der anvendes på tilsyn i forvaltningen. Foranalysen skal undersøge mulighederne for, at tænke tilsyn på tværs af fagligheder og tilsynstyper. Foranalysen består bl.a. i at få kortlagt og analyseret, hvad der monitoreres og føres tilsyn med, hvem der gør det, hvornår og ikke mindst hvordan. De mange tilsyn vil herefter blive analyseret for sammenfald i metode, område, type og relevans. Herudover vil de muligheder teknologiuudviklingen tilbyder (bl.a. sensorer, kamerateknologi og droner) blive undersøgt. For at de fremtidige investeringer inden for tilsynsområdet skaber størst værdi, vil foranalysen involvere relevante virksomheder og vidensinstitutioner samt sikre, at teknologien bliver testet i den rette kontekst. Arbejdet skal resultere i en række projektforslag, hvor der efterfølgende udarbejdes business cases, som søges finansieret gennem Kernevelfærdspuljen. Foranalysen vil blive udført i samarbejde med Innovationshuset.

Overordnede målsætninger og effekter

1. Optimering samt digitalisering af sagsbehandling vedrørende almene nybyggeri- og renoveringssager

Projektet understøtter Københavns Kommunes målsætning om, at der opføres nye bæredygtige almene boliger samt at de eksisterende boliger renoveres og fremtidssikres samt visionerne i Fællesskab København.

2. Bedre styring af værkstedsaftaler

Formålet med projektet er at forbedre styringen af- og opfølgningen på værkstedsaftaler og derved sikre, at Teknik- og Miljøforvaltningen betaler den aftalte timepris, og at der kun udføres den aftalte reparationsopgave.

3. Lokalplaner og projektorganisering

Projektet og dens digitale portal skal sikre, at lokalplanområdet kan bidrage til at opfylde visionerne i Fællesskab København, KBH 2025 Klimaplanen og Bynatur i København.

4. Foranalyse til Smartere tilsyn og monitorering af byen

Hensigten er at reducere ressource- og tidsforbruget markant.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Optimering samt digitalisering af sagsbehandling, vedrørende almene nybyggeri- og renoveringssager	- Kortere, bedre og mere ensartet sagsbehandling. - Bedre service.
2. Bedre styring af værkstedsaftaler	- Bedre udnyttelse af indkøbsaftalerne, som sikrer korrekte rabatter samt mulighed for større rabatter grundet øget volumen hos værkstederne. - Kvaliteten af reparationerne øges.
3. Lokalplaner og projektorganisering	- Der arbejdes ud fra et fast defineret administrationsgrundlag. - Standardisering af lokalplaners detaljeringsgrad og niveau. - Katalog over andre forbedringsmuligheder. - Plan for det videre arbejde med identifikation og implementering af forbedringer. - Arbejdsgangen for modtagelse af henvendelser er tilrettelagt på en ensartet, effektiv og serviceorienteret måde.
4. Foranalyse til smartere tilsyn og monitorering af byen	- Katalog over alle tilsyn og monitoreringsopgaver samt ressourcer, metoder og teknik der anvendes i forbindelse hermed. - Viden om ny teknologi som kan anvendes til tilsyn samt involvering af relevante vidensinstitutioner og virksomheder/interessenter. - Konkrete løsningsforslag til det videre arbejde.
Beskæftigelseseffekt (2,5 mio. kr.)	3,0 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Projekterne har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,5 mio. kr. i perioden 2016-2018 samt serviceudgifter på i alt 4,3 mio. kr. i perioden 2016-2019. Projekterne forventes at medføre en effektivisering på i alt 0,4 mio. kr. i 2016, 0,8 mio. kr. i 2017 og 2,2 mio. kr. i 2018 og -2,4 mio. kr. årligt fra 2020 og frem.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter, serviceudgifter og effektivisering)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2016-2018	Samlede serviceudgifter for 2016-2019
Smarte investeringer i kernevedfærd	2.500	4.289
<i>1. Optimering samt digitalisering af sagsbehandling, vedrørende almene nybyggeri- og renoveringssager</i>	2.500	1.200
<i>2. Bedre styring af værkstedsaftaler</i>		1.600
<i>3. Lokalplaner og projektorganisering</i>		599
<i>4. Foranalyse til ”Smartere tilsyn og monitorering af byen”</i>		890

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Risikovurdering

1. Optimering samt digitalisering af sagsbehandling vedrørende almene nybyggeri- og renoveringssager

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Der er usikkerhed forbundet med estimering af udgiften til udvikling af portalen, idet det ikke vides præcis hvilke opgaver og funktioner, portalen skal kunne indeholde. Dette skal afklares i forbindelse med optimering af arbejdsgange. Effekten afhænger desuden af, hvor dybt og bredt portalen implementeres i enhedens sagsgange, og hvor stor den samlede sagsmængde er i årene fremover.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projekterne har sammenlagt estimerede anlægsudgifter på i alt 2,5 mio. kr. i perioden 2016-2018 samt serviceudgifter på i alt 4,3 mio. kr. i perioden 2016-2019. Projekterne forventes at medføre en årlig effektivisering på i alt -2,4 mio. kr. fra 2020 og frem. Projekterne forventes at medføre en effektivisering på i alt 0,4 mio. kr. i 2016, 0,8 mio. kr. i 2017 og 2,2 mio. kr. i 2018 og -2,4 mio. kr. årligt fra 2020 og frem.

1. Optimering samt digitalisering af sagsbehandling vedrørende almene nybyggeri- og renoveringssager

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,5 mio. kr. samt serviceudgifter på i alt 1,2 mio. kr. i perioden 2016-2018. Projektet implementeres løbende fra 2017 og frem, og forventes ibrugtaget i 2018. Projektet forventes at medføre en årlig effektivisering på 1,0 mio. kr. fra 2018 og frem.

2. Bedre styring af værkstedsaftaler

Projektet har estimerede samlede serviceudgifter på i alt 1,6 mio. kr. i perioden 2016-2019. Projektet forventes løbende implementeret fra 2016 med fuld effekt i 2019. Projektet forventes at medføre en samlet effektivisering på i alt 1,0 mio. kr. i 2016 og 2017 og herefter en årlig effektivisering på 0,8 mio. kr. fra 2018 og frem.

3. Lokalplaner og projektorganisering

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2016. Projektet forventes løbende implementeret fra 2016 og frem med fuld effekt i 2020. Projektet forventes at medføre en samlet effektivisering på 0,9 mio.kr. fra 2017-2019 og en årlig effektivisering på 0,6 mio. kr. fra 2020 og frem.

4. Foranalyse til "Smartere tilsyn og monitorering af byen"

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 0,9 mio. kr. i perioden 2016-2017. Projektet forventes udført i 2017.

Tabel 3. Anlægsudgifter, serviceudgifter og effektivisering

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
1. Optimering samt digitalisering af sagsbehandling, vedrørende almene nybyggeri- og renoveringssager							
- Projektering	250	1.250	1.000			2.500	2.500*
Anlægsudgifter i alt	250	1.250	1.000			2.500	2.500*
<i>Serviceudgifter</i>							
1. Optimering samt digitalisering af sagsbehandling vedrørende almene nybyggeri- og renoveringssager							
- Vedligehold og drift	300	600	300			1.200	
2. Bedre styring af værkestdsaftaler							
- Projektleder	500	500	500	100		1.600	
3. Lokalplaner og projektorganisering							
- Konsulenter og workshops	599					599	
4. Foranalyse til "Smartere tilsyn og monitorering af byen"							
- Foranalyse	280	610				890	
Serviceudgifter i alt	1.679	1.710	800	100		4.289	

1. Optimering samt digitalisering af sagsbehandling vedrørende almene nybyggeri- og renoveringssager

Projektet forventes igangsat i oktober 2016 og fuldt implementeret i November 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Projektet forventes igangsat	Oktober 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	November 2018

2. Bedre styring af værkestdsaftaler

Projektet forventes igangsat i oktober 2016.

Tabel 5. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Oktober 2016

3. Lokalplaner og projektorganisering

Projektet forventes igangsat i oktober 2016.

Tabel 6. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Oktober 2016

4. Foranalyse til ”Smartere tilsyn og monitorering af byen”

Projektet forventes igangsat i oktober 2016.

Tabel 7. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Oktober 2016

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålene.

Bilag

Bilag 1. Optimering samt digitalisering af sagsbehandling vedrørende almene nybyggeri- og renoveringssager – Business case.

Bilag 2. Bedre styring af værkstedsaftaler – Business case.

Bilag 3. Lokalplaner og projektorganisering – Business case.

Bilag 4. Foranalyse til ”Smartere tilsyn og monitorering af byen” – Ansøgning til Innovationspuljen.

BUSINESS CASE

Smarte investeringer i kernevelfærden

Forslagets titel: Optimering samt digitalisering af sagsbehandling vedr. almene nybyggeri- og renoveringssager

Kort resumé: Optimering af interne sagsgange/processer samt digitalisering af sagsbehandlingen og kundesamarbejdet ved almene nybyggeri- og renoveringssager

Fremstillende forvaltning: Teknik- og Miljøforvaltningen

Øvrige berørte forvaltninger:

<input type="checkbox"/> Økonomiforvaltningen	<input type="checkbox"/> Socialforvaltningen
<input type="checkbox"/> Kultur- og Fritidsforvaltningen	<input type="checkbox"/> Teknik- og Miljøforvaltningen
<input type="checkbox"/> Børne- og Ungdomsforvaltningen	<input type="checkbox"/> Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen
<input type="checkbox"/> Sundheds- og Omsorgsforvaltningen	

1. Forslagets samlede økonomiske konsekvenser

1000 kr. 2016 p/l	Styringsområde	2016	2017	2018	2019	2020
Varige ændringer						
Besparelse	Service			-1.200	-1.200	-1.200
Omkostning	Service			160	160	160
Samlet varig ændring				-1.040	-1.040	-1.040
Implementeringsomkostninger						
Anlægsinvesteringer	Anlæg	250	1.250	1.000		
Serviceinvesteringer	Service	300	600	300		
Samlede implementeringsomkostninger		550	1.850	1.300		
Samlet økonomisk påvirkning		550	1.850	260	-1.040	-1.040
Tilbagebetalingstid baseret på service-effektivisering	6					
Tilbagebetalingstid baseret på total-økonomi	6					

2. Baggrund og formål

Københavns Kommune har en målsætning om, at der opføres nye bæredygtige almene boliger, samt at de eksisterende boliger renoveres og fremtidssikres. Kommunen støtter etableringen af nye almene boliger med kommunal grundkapital og stiller kommunal garanti til finansiering af både nybyggeri og større renoveringssager. Kommunen skal som tilsynsmyndighed godkende nybyggeri og større renoveringer af almene boliger samt godkende mindre renoveringssager. Sidstnævnte kræver som regel ikke kommunal garanti. Tilsynet med almene boliger i Københavns Kommune er placeret i Teknik- og Miljøforvaltningen.

Teknik- og Miljøforvaltningen giver desuden på vegne af Socialforvaltningen samt Sundheds- og Om-sorgsforvaltningen tilsagn til etablering af almene plejeboliger. Økonomiforvaltningen er også involve-ret i processen, bl.a. omkring bedømmelsen af nye byggerier og køb af eventuelle kommunale grunde.

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at igangsætte et større arbejde med at optimere de interne sags-gange for nybyggeri- og renoveringssager. Derudover vurderes det, at udviklingen af en digital portal, der skal fungere som sagsbehandlings- og dialogværktøj med kunden (de almene boligorganisationer), vil kunne sikre en mere ensartet og gennemsigtig sagsbehandling og reducere sagsbehandlingstiden for både nybyggeri og renoveringssager.

3. Forslagets indhold

Initiativet er delt i to, nemlig:

- 1) *Optimering (LEAN) af interne arbejdsgange og processer for sagsbehandling af almene nybyggeri- og renove-ringssager.*
Formålet er at ensarte, forenkle samt øge værdien og kvaliteten i sagsbehandlingen. Herigennem reduceres det interne tidsforbrug samt skabes et fælles overblik over status for de mange nybyg-geri- og renoveringssager.
- 2) *Digitalisering af sagsbehandlingen af nybyggeri- og renoveringssager.*
Formålet er at udvikle en portal, der skal fungere som sagsbehandlings- og dialogværktøj med de almene boligorganisationer, der ansøger om nybyggeri- og renoveringssager. Boligorganisati-onerne vil via portalen skulle søge om godkendelse af projektet, og kommunen vil ligeledes, via portalen, kunne give tilsagn. Portalen vil desuden medvirke til at give begge parter et overblik over processen. Dette vil kunne strømline samspillet med de almene boligorganisationer, samt medvirke til at sikre at enheden når sine servicemål. Samtidig vil ansøgning via portalen sikre, at det rette materiale til brug for kommunens sagsbehandling er fremsendt.

I forbindelse med arbejdet med optimering af arbejdsgangene vil det blive afklaret, hvilke funk-tioner og arbejdsopgaver, der med fordel kan håndteres i portalen.

Portalen skaber muligheden for, at kommunen ved en række mindre og uproblematisk renove-ringssager kan give ”straks-tilsagn”, således at ansøgning og tilsagn foregår digitaliseret, så min-dre sager kan få tilsagn automatisk på baggrund af en række prædefinerede kriterier.

4. Økonomi

Udviklingen af portalen er estimeret til at koste ca. 2.500.000 kr. Portalen er til IT - anskaffelsesvurde-ring i KS. Desuden afsættes 160.000 kr. pr. år fra 2018 og frem, til løbende vedligehold samt opdatering af portalen. Beregningerne er baseret på et lignende projekt (Byfornyelsesportalen). Herudover afsættes ¼ årsværk i 2016 (150.000 kr.), ¾ årsværk i 2017 (450.000 kr.) og ½ årsværk i 2018 (300.000 kr.) til en projektleder som skal lede og projektere IT-projektet samt forestå den tekniske udvikling af portalen i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen. Endelig er der afsat ¼ årsværk i henholdsvis 2016 og 2017 til interne lønmidler i forbindelse med optimering af sagsgangene.

Effekten forventes at være 2 årsværk pr. år fra 2018 og frem. Det forudsættes, at et årsværk koster 600.000 kr.

Effektiviseringen sker gennem fokusering på de aktiviteter der skaber fremdrift i sagen og værdi for boligselskaberne. På den måde anvendes der et minimum af tid på den enkelte sag.

Nøgleordene for projektet er:

- Proaktiv styring, hvor der lægges vægt på hele tiden at tænke et skridt frem, så sagen flytter sig.
- Fælles overblik og struktur, hvor f.eks. boligselskaber vil kunne følge sin sag, og hele tiden kende til status.
- Tydelige roller og ansvar, så der ikke er nogen tvivl om hvem der har ansvaret for næste aktivitet og hvornår den skal være færdig.

Dette opnås i højere grad med en digital understøttelse af arbejdsgangene, hvor f.eks. boligselskaberne kan følge udviklingen af deres sag online.

Tabel 1. Varige ændringer, service

	1000 kr. (2016 p/l.)			
	2017	2018	2019	2020
Besparelse		-1.200	-1.200	-1.200
Omkostning		160	160	160
Varige ændringer totalt, service		-1.040	-1.040	-1.040

Tabel 2. Serviceinvesteringer i forslaget

	1000 kr. (2016 p/l.)						Innovationspulje (sæt X)
	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	
Serviceinvesteringer	300	600	300			1.200	
Investeringer totalt, service	300	600	300			1.200	

Tabel 3. Anlægsinvesteringer i forslaget

	1000 kr. (2016 p/l.)					
	2016	2017	2018	2019	2020	I alt
Anlægsinvesteringer	250	1.250	1.000			2.500
Investeringer totalt, anlæg	250	1.250	1.000			2.500

5. Fordeling på udvalg

Serviceændringerne findes på Teknik- og Miljøudvalgets ramme for ordinær drift.

6. Implementering af forslaget

Implementering af projektet vil foregå i to trin. Første trin er en kortlægning af de interne arbejdsgange og processer, hvor nybyggeri er afsluttet i første halvår og renoveringssager afsluttes i andet halvår af 2016. Næste trin indeholder en afklaring af, hvad der med fordel kan understøttes i den digitale portal samt udvikling af denne.

Teknik- og Miljøforvaltningen har ansvaret for og fungerer som tovholder på arbejdet med optimering af sagsgange og er ligeledes tovholder på udviklingen af den digitale løsning. De almene boligorganisationer vil løbende blive inddraget og vil skulle teste portalen.

7. Inddragelse af medarbejdere, virksomheder og borgere

Teknik- og Miljøforvaltningen har nedsat en projektgruppe, som skal lede arbejdet med optimering af sagsgangene. I dette arbejde afholdes diverse workshops for at kortlægge og kvalificere de nuværende og fremtidige sagsgange for nybyggeri og renovering.

I de dele af processen, hvor Socialforvaltningen, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen samt Økonomiforvaltningen har grænseflader, vil forvaltningerne deltage i workshops for at strømline samarbejdet og teste de nye sagsgange. Endelig vil der blive afholdt interne workshops med relevante enheder i Teknik- og Miljøforvaltningen og repræsentanter for de almene boligorganisationer, som har indgået en partnerskabsaftale med Teknik- og Miljøforvaltningen om etablering af almene boliger. Disse workshops gennemføres for at sikre en optimering af den samlede proces, men de påvirker ikke indeværende business case. Det vil sige at investeringer og gevinster i denne business case kun vedrører Teknik- og Miljøforvaltningen.

8. Forslagets effekt

De optimerede sagsgange og den digitale portal vil skabe én klar indgang til kommunen i forbindelse med almene nybyggeri- og renoveringssager. Initiativerne vil sikre en kortere, bedre og mere ensartet sagsbehandling, hvilket vil medvirke til at sikre overholdelse af servicemål og strukturere sagsbehandlingen og samarbejdet internt i Teknik- og Miljøforvaltningen, samt ikke mindst de almene boligorganisationer. Generelt er forventningen, at initiativerne vil højne serviceniveauet på nybyggeri- og renoveringssager.

9. Opfølgning

	Hvordan måles succeskriteriet	Hvem er ansvarlig for opfølgning	Hvornår gennemføres opfølgningen
Kortere sagsbehandlingstid for nybyggeri og renovering af almene boliger	Fra modtagelse af skema A og B ansøgning til tilsagn	Teknik- og Miljøforvaltningen	Hvert år i forbindelse med opgørelsen af enhedens servicemål
Ensartet og gennemsigtig sagsbehandling for nybyggeri og renovering af almene boliger	Dialog med de almene boligorganisationer samt øvrige forvaltninger fx i form af spørgeskema eller drøftelse på Samarbejdsforum og/eller Byggekhefsforum	Teknik- og Miljøforvaltningen	Start 2017 og løbende de kommende år.
Omverdenens oplevede serviceniveau	Dialog med de almene boligorganisationer samt øvrige forvaltninger fx i form af spørgeskema eller drøftelse på Samarbejdsforum og/eller Byggekhefsforum	Teknik- og Miljøforvaltningen	Start 2017 og løbende de kommende år.

10. Risikovurdering

Risikoen ved projektets implementering vurderes at være lav.

Der kan dog være en vis usikkerhed forbundet med estimering af udgiften til udvikling af portalen, idet det ikke vides præcis, hvilke opgaver og funktioner, portalen vil indeholde og varetage. Usikkerheden vil blive afklaret i forbindelse med optimeringen af arbejdsgange.

BUSINESS CASE

Smarte investeringer i kernevelfærden

Forslagets titel: Bedre styring af værkstedsaftaler

Kort resumé: Bedre og tættere opfølgning på de reparationer der bliver udført af eksterne.

Fremstillende forvaltning: Teknik- og Miljøforvaltningen

Øvrige berørte forvaltninger:

<input type="checkbox"/> Økonomiforvaltningen	<input type="checkbox"/> Socialforvaltningen
<input type="checkbox"/> Kultur- og Fritidsforvaltningen	<input type="checkbox"/> Teknik- og Miljøforvaltningen
<input type="checkbox"/> Børne- og Ungdomsforvaltningen	<input type="checkbox"/> Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen
<input type="checkbox"/> Sundheds- og Omsorgsforvaltningen	

1. Forslagets samlede økonomiske konsekvenser

1000 kr. 2016 p/l	Styrings-område	2016	2017	2018	2019
Varige ændringer					
Besparelse på værkstedsregninger	Teknik- og Miljøforvaltningen	-400	-600	-800	-800
Samlet varig ændring		-400	-600	-800	-800
Implementeringsomkostninger					
Projektleder	Teknik- og Miljøforvaltningen	500	500	500	100
Samlede implementeringsomkostninger		500	500	500	100
Samlet økonomisk påvirkning		100	-100	-300	-700
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	3				
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	3				

2. Baggrund og formål

Der anvendes årligt omkring 18 mio. kroner på reparationer af og reservedele til Teknik- og Miljøforvaltningens materiel på eksterne værksteder. Der er i forbindelse med dette en oplevelse af, at aftaler indgået mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og de eksterne værksteder ikke altid overholdes, fx vedr. timepris og omfang af reparationer.

Formålet med projektet er derfor at sikre, at Teknik- og Miljøforvaltningen betaler den aftalte timepris og at der kun udføres den aftalte reparationsopgave.

3. Forslagets indhold

Forslaget går ud på at ansætte en projektleder i en projektansættelse til bedre og tættere opfølgning på de reparationer, der bliver udført af eksterne. Dette gælder både før materiellet sendes til reparation og efter modtagelse af køretøjet i Teknik- og Miljøforvaltningen igen, altså en styring og opfølgning med materielreparationen fra A-Z.

Konkret vil projektlederen have ansvaret for, at der bliver fulgt op på tid, pris og omfang af reparation. Herunder opfølgning på indgåede serviceaftaler samt indgåelse af bedre og billigere aftaler.

Projektlederen skal samtidig lære øvrige medarbejdere i Teknik- og Miljøforvaltningen/Materiel og Bygninger op i disse procedurer og processer, så kontinuerlig opfølgning sikres. Denne træning sikrer at besparelserne fortsætter, efter at projektlederen er stoppet.

Resultatet bliver at Teknik- og Miljøforvaltningen får billigere reparationer og styrer kontrakterne, så der er bedre sammenhæng mellem udførelse, kvalitet og pris jf. aftale.

4. Økonomi

Besparelser skitseret i det følgende forventes at være årlige minimumbesparelser.

Erfaringer fra forsikringsager vedrørende motorkøretøjer i Teknik- og Miljøforvaltningen viser, at der har været afvigelser i en større andel af de modtagne regninger fra de eksterne værksteder. Dette kan fx være, at værkstedsregningerne ikke er i tråd med de aftalte timepriser eller at der er udført reparationer, som ikke er aftalt.

Investeringen går til en projektleder, der skal sikre implementering af robuste opfølgningsprocesser og -procedurer samt træning af øvrige medarbejdere i disse processer og procedurer.

Tabel 1. Varige ændringer, service

	1000 kr. (2016 p/l.)			
	2016	2017	2018	2019
Besparelse på værkstedsregninger	-400	-600	-800	-800
Varige ændringer totalt, service	-400	-600	-800	-800

Tabel 2. Serviceinvesteringer i forslaget

	1000 kr. (2016 p/l.)					Innovationspulje (sæt X)
	2016	2017	2018	2019	I alt	
Projektleder	500	500	500	100	1600	
Investeringer totalt, service	500	500	500	100	1600	

5. Fordeling på udvalg

Dette projekt vedrører kun Teknik- og Miljøforvaltningen.

6. Implementering af forslaget

Forslaget bliver implementeret via ansættelse af projektleder, der har ansvaret for etablering af processer for styring og opfølgning på materielreparationer hos eksterne værksteder fra A-Z.

7. Inddragelse af medarbejdere, virksomheder og borgere

Samtlige medarbejdere, der sender materiellet til reparation vil blive berørt af løsningen, og vil derfor også skulle oplæres i de nye processer.

8. Forslagets effekt

Effekten bliver at Teknik- og Miljøforvaltningen udnytter indkøbsaftalerne meget bedre og dermed opnår de korrekte rabatter. Herudover får Teknik- og Miljøforvaltningen mulighed for at sikre større rabatter grundet øget volumen hos værkstederne.

Endelig forventes det, at kvaliteten af reparationerne vil blive løftet, samt at der vil være en større ensartethed i udførelsen af reparationerne. Dette vil resultere i, at Teknik- og Miljøforvaltningen har en mere driftsikker maskinpark hvilket vil medføre større medarbejdertilfredshed.

9. Opfølgning

Der vil blive fulgt op på besparelserne via en beregning af omkostningerne med den nuværende gennemsnitlige værkstedstimepris og den fremtidige gennemsnitlige værkstedstimepris (hvor der kun anvendes aftaler). Baselinetimeprisen vil være den gennemsnitlige værkstedstimepris i 2015.

	Hvordan måles succeskriteriet	Hvem er ansvarlig for opfølgning	Hvornår gennemføres opfølgningen
Realiserede besparelser på værkstedsregninger	Der sammenlignes med baseline 2015	Teknik- og Miljøforvaltningen Materiel og Bygninger	Primo 2017

10. Risikovurdering

Der er risiko for, at besparelsen ikke kan hentes ind, hvis undersøgelser viser at priserne allerede nu er på et niveau, som ikke kan forhandles yderligere eller at værkstedsregningerne ikke er behæftet med fejl eller ekstra-faktureringer i det omfang, som forventes. Dette er dog meget usandsynligt qua erfaringerne fra forsikringsager vedrørende motorkøretøjer i Teknik- og Miljøforvaltningen, hvor der blev fundet både forkerte værkstedsafregninger og udbedring af ekstraskader, som der ikke var bedt om m.v.

Teknisk bilag

Tabel 3. Fordeling af varige ændringer mellem udvalg, service

Udvalg		Fordelings- nøgle	1000 kr. 2016 p/l			
			2016	2017	2018	2019
Økonomiudvalget	Besparelse					
	Omkostninger					
Koncernservice	Besparelse					
	Omkostninger					
Københavns Ejendomme	Besparelse					
	Omkostninger					
Byggeri København	Besparelse					
	Omkostninger					
Kultur- og Fritidsudvalget	Besparelse					
	Omkostninger					
Børne- og Ungdomsudvalget	Besparelse					
	Omkostninger					
Sundheds- og Omsorgsudvalget	Besparelse					
	Omkostninger					
Socialudvalget	Besparelse					
	Omkostninger					
Teknik- og Miljøudvalget	Besparelse	100%	-400	-600	-800	-800
	Omkostninger					
Beskæftigelses- og Integrationsudvalget	Besparelse					
	Omkostninger					
Total	Besparelse	100 %	-400	-600	-800	-800
	Omkostninger					

Tabel 4. Fordeling af serviceinvesteringer mellem udvalg

Udvalg	Fordelings- nøgle	1000 kr. 2016 p/l			
		2016	2017	2018	2019
Økonomiudvalget					
Koncernservice					
Københavns Ejendomme					
Byggeri København					
Kultur- og Fritidsudvalget					
Børne- og Ungdomsudvalget					
Sundheds- og Omsorgsudvalget					
Socialudvalget					
Teknik- og Miljøudvalget	100%	500	500	500	100
Beskæftigelses- og Integrationsudvalget					
Total	100 %	500	500	500	100

BUSINESS CASE

Smarte investeringer i velfærden

Forslagets titel: Lokalplaner og projektorganisering

Kort resumé: Lokalplaner og projektorganisering har til formål at udvikle mere effektive lokalplanprocesser og en mere agil organisering.

Fremstillende forvaltning: Teknik- og Miljøforvaltningen

1. Forslagets samlede økonomiske konsekvenser

1000 kr. 2016 p/l	Styrings- område	2016	2017	2018	2019	2020
Varige ændringer						
Reducerede lønomkostninger	Drift	0	-150	-300	-450	-600
Samlet varig ændring						
Implementeringsomkostninger						
Projektstart	Drift	54				
Kortlægning og design af løsninger	Drift	294				
Overdragelse	Drift	44				
Projektledelse	Drift	32				
Omkostninger, lokaler, forplejning mv.	Drift	25				
Digitalisering af projektstyring og tidsregistrering	Drift	150				
Samlede implementeringsomkostninger		599				
Samlet økonomisk påvirkning		599	-150	-300	-450	-600
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	4 år					
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	4 år					

2. Baggrund og formål

København vokser og indbyggertallet er fortsat stigende. Der pågår derfor fortsat udvikling i de større byudviklingsområder samt fortætning og omdannelse i den eksisterende by, hvilket medfører mange byggeønsker i København og derved et stigende antal anmodninger om lokalplaner i Københavns Kommune. I efteråret 2014 var der 89 lokalplansager i Teknik- og miljøforvaltningen, i efteråret 2015 var dette tal steget til 115, og på nuværende tidspunkt er antallet af lokalplansager oppe på 120. Udover at håndtere den stigende sagsmængde, skal Teknik- og miljøforvaltningen også indtænke en række nye strategier i lokalplanlægningen, som fx ”KBH 2025 Klimaplanen”, ”Fællesskab København” og ”Bynatur i København”. Forvaltningen skal sikre de bedst mulige processer over for eksterne interessenter via synlighed og inddragende dialog samt sikre fremdrift i projekterne – bl.a. ved at forudse udfordringer og handle proaktivt på dem. Endelig er det en målsætning, at Teknik- og miljøforvaltningen skal arbejde tværfagligt, videndele, evaluere og reflektere over egen praksis, således at forvaltningen udarbejder lokalplaner med høj kvalitet for byen, som er tilpasset den givne kontekst for hvert projekt.

Teknik- og miljøforvaltningens arbejde med lokalplaner har hidtil været organiseret meget forskelligt af de forskellige projektledere. Selvom alle arbejder ud fra en fælles lokalplanmanual, arbejdes der ikke systematiseret og ensartet. Det er nødvendigt, at gentænke og investere i udviklingen af de nuværende arbejdsprocesser og projektorganiseringen, så forvaltningen kan følge den øgede efterspørgsel og stadig levere en høj kvalitet. Forvaltningen skal arbejde mere fagligt og analytisk samt ud fra et mere ensartet administrationsgrundlag, hvor der skabes klarhed over leverancerne – fx om man arbejder med etageantal eller m², bruttoetageareal eller nettoetageareal, byrum, kantzoner, detaljeringsgraden i lokalplanerne mv.

Formålet med projektet er at udvikle effektive lokalplanprocesser og en mere agil organisering, der sikrer større effektivitet og mere ensartede lokalplaner. Projektet skal sikre, at lokalplanområdet kan bidrage til at opfylde visionerne i ”Fællesskab København”, og bidrage til at forvaltningen fortsat kan imødekomme det stigende pres i sagsmængde og kompleksitet.

Projektet fungerer samtidig som en foranalyse til et større projekt om ’Optimeret samspil mellem lokalplaner og byggetilladelser’. Projektet skal bidrage med overblik over lokalplanområdet og identificere yderligere effektiviseringspotentialer.

I 2016 ønsker forvaltningen derfor at gennemføre projektet ”Lokalplaner og projektorganisering”, der fokuserer på:

- 1) At skabe en effektiv opgaveløsning der overholder eksisterende og nye krav
- 2) At udvikle den bedste organisering til at understøtte dette
- 3) At skabe en kultur som medarbejderne trives i

3. Forslagets indhold

Projektet skal udmønte sig i én hovedleverance og to supplerende leverancer:

- 1) Implementering af konkrete forslag til forbedring og effektivisering af lokalplanprocessen i forhold til kundeværdi og ressourceforbrug
- 2) Identifikation af hvad centret mangler at få udviklet af administrationsgrundlag og retningslinjer
- 3) Vurdering af behov for ændring af organisering af lokalplanarbejdet

Projektet og processen vil blive designet ud fra følgende designprincipper:

Mobilisering og engagement	Processen skal mobilisere og engagere ledere og medarbejdere i de tre lokalplanenheder, så der skabes en oplevelse af, at de udfordringer, man står overfor bliver adresseret, og at det er relevante greb, der bliver taget.
Afgrænsning og leverancefokus	Projektet skal tilrettelægges, så det kan levere inden for den relativt korte tidshorisont. Derfor skal der under hele forløbet være et klart billede af den nødvendige afgrænsning og af de leverancer, det skal føre til.
Fokus på trivsel og samarbejdskultur	Projektet skal i afdækningsfasen udfordre mulige løsninger ved at undersøge medarbejdernes oplevelse af autonomi, kompetencer og tilhørsforhold. Derudover undersøges behovet for at styrke samarbejds-kulturen på tværs af byplanenheder.
Implementering fra dag 1	Projektet tilrettelægges, så implementeringsarbejdet påbegyndes fra start ved at sikre, at mobilisering og efterspørgsel af leverancer hele tiden er i fokus.

Projektet tilrettelægges i følgende faser:

- Trin 1: Projektopstart og mobilisering
- Trin 2: Afdækning af udfordringer og løsningsbehov (hypoteser)
- Trin 3: Design af løsninger
- Trin 4: Afrapportering
- Trin 5: Implementering

4. Økonomi

Tabel A. Beregning af projektets investeringsbehov

Aktivitet/leverance	ICG-dage	Pris (1000 kr.)	Kundedage
Projektstart	4	54	8,5
Kortlægning og design af løsninger	23	294	50
Overdragelse	3	44	4
Projektledelse	2	32	
Omkostninger, lokaler, forplejning mv.		25	
Digitalisering af projektstyring og tidsregistrering		150	
Total	32	599	60

Kundedage er beregnet, som den tid forvaltningen samlet vil være nødt til at afsætte til involvering i projektet, hvis leverancerne skal opnå den ønskede kvalitet. De er beregnet sådan, at eksempelvis et møde på to timer med planchefgruppen fastsættes til to timer gange fire personer = 8 timer som svarer til én arbejdsdag.

De samlede honorarer er eksklusive moms.

Satser: Seniorkonsulent (SK) 16.000 kr./dag, Konsulent kategori 3 (K3) 12.000 kr./dag, Konsulent kategori 2 (K2) 10.800 kr./dag.

Projektet vurderes at kunne effektivisere med 1 ÅV over 4 år.

Tabel 1. Varige ændringer

	1000 kr. (2016 p/l.)				
	2016	2017	2018	2019	2020
Reducerede lønomkostninger	0	-150	-300	-450	-600
Varige ændringer totalt, service	0	-150	-300	-450	-600

Tabel 2. Serviceinvesteringer i forslaget

	1000 kr. (2016 p/l.)				
	2016	2017	2018	2019	I alt
Projektstart	54				54
Kortlægning og design af løsninger	294				294
Overdragelse	44				44
Projektledelse	32				32
Omkostninger, lokaler, forplejning mv.	25				25
Digitalisering af projektstyring og tidsregistrering	150				150
Investeringer totalt, service	599				599

5. Fordeling på udvalg

Serviceændringerne findes på Teknik- og Miljøudvalgets ramme for ordinær drift.

6. Implementering af forslaget

I projektets første faser er det konsulenten der har ansvaret for implementeringen. Herefter vil det være centerchefen og enhedscheferne for de tre byplanenheder, der har ansvaret for at implementere leverancerne.

7. Inddragelse af samarbejdspartnere

Det vil være centralt for projektet, at der skabes forståelse for projektets tiltag i medarbejderkredsen, og at de føler, at de har indflydelse både på projektets konkrete effektiviseringsfokus og på de løsnings tiltag, der udvikles. Medarbejderne vil blive inddraget i hele projektforløbet via interviews og workshops. Herudover nedsættes der en projektgruppe og en følgegruppe bestående af medarbejdere.

8. Forslagets effekt

- Alle medarbejdere arbejder ud fra et fast defineret administrationsgrundlag, så alle lokalplaners detaljeringsgrad og niveau standardiseres afhængig af sagens kompleksitet og sted i byen
- De foreslåede forbedringer er implementeret
- Der foreligger et katalog over yderligere forbedringsmuligheder
- Der foreligger en plan for det videre arbejde med identifikation og implementering af forbedringer
- Arbejdsgangen for modtagelse af henvendelser er tilrettelagt på en ensartet, effektiv og serviceorienteret måde
- Der foreligger gennemarbejdet beslutningsgrundlag for valg af organisationsmodel
- Alle medarbejdere arbejder ud fra samme projektmodel

9. Opfølgning

Centerchefen og enhedscheferne har ansvaret for at der følges op på projektets succeskriterier.

	Hvordan måles succeskriteriet	Hvem er ansvarlig for opfølgning	Hvornår gennemføres opfølgningen
Der udarbejdes et fast defineret administrationsgrundlag og ny projektmodel.	Administrationsgrundlag og projektmodel fremlægges og godkendes.	Centerchef og enhedschef	Primo 2017
Alle medarbejdere arbejder ud fra samme administrationsgrundlag og projektmodel.	Undersøgelse af medarbejdernes arbejdsmønstre.	Centerchef og enhedschef	Ultimo 2017
Katalog over yderligere forbedringsmuligheder.	Katalog over forbedringsmuligheder fremlægges og godkendes.	Centerchef og enhedschef	Primo 2017

10. Risikovurdering

Risikoen vurderes at være lav. Succesfuld implementering forudsætter ledelses- og medarbejderinvolvement og opbakning.



TM57 Markant løft af offentlige toiletter

12. august 2016



Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Borgerrepræsentationen tiltrådte den 22. juni 2016 Plan for offentlige toiletter, som omhandler de toiletter, der er drevet af Teknik- og Miljøforvaltningen. I forbindelse med tiltrædelsen blev det besluttet, at forvaltningen skulle prioritere de foreslåede indsatser og søge finansiering hertil i budget 2017.

Hyppigere rengøring vil betyde, at toiletterne i højere grad vil opleves rengjorte og brugbare. Især ved udsatte toiletter bruges faciliteterne ofte uhensigtsmæssigt, hvilket betyder, at de ikke fremstår hygiejniske og derfor ikke indbyder til brug. Dette budgetønske handler derfor om at sikre, at de offentlige toiletter, der drives af Teknik- og Miljøforvaltningen, fremstår markant renere. Samtidigt omhandler budgetønsket behovet for at få istandsat syv støbejernspissoirs samt behovet for at kunne åbne 19 toiletter på de bemandede legepladser i weekenden.

Indhold

I 2025 vil Københavns Kommune estimeret have 100.000 flere indbyggere. Denne befolkningsvækst øger presset på byens rum og byens inventar, herunder også de offentlige toiletter. Budgetønsket understøtter således, at toiletterne kan klare det øgede pres fra flere besøgende og fortsat sikre hverdagsfunktionalitet i en by med mange indbyggere. De ønskede initiativer kan skaleres og kan gennemføres uafhængigt af hinanden.

Øget rengøring af toiletter uden tilsyn

I efteråret 2015 blev der gennemført en række interviews med en gruppe af brugere, der pegede på, at toiletterne uden opsyn fravælges, fordi de opfattes som uhumske. De ca. 86 offentlige toiletter uden opsyn, der drives af forvaltningen, rengøres i dag kun én gang dagligt, hvilket ikke altid er nok til at sikre et acceptabelt rengøringsniveau. Sammen med hærverk og manglende vedligeholdelse medfører det, at omkring 1/3 af toiletterne på en almindelig dag ikke er brugbar. Forvaltningen foreslår derfor, at serviceniveauet højnes ved at øge rengøringen med op til tre daglige rengøringer som udgangspunkt. Herved forbedres brugbarheden

betydeligt, og samtidig vil brugerne opleve væsentligt renere og tryggere toiletter.

En del af ønsket omfatter en engangsinvestering til to spulevogne, som er kassevogne med spuleanlæg (vandtank og vandslange), der er indrettet med rengørings- og værnemidler. Spulevognene giver et overordnet løft samt effektivisering i forhold til den generelle rengøring og tager samtidig hensyn til arbejdsmiljøet, da medarbejderne ikke kommer i kontakt med fækalier og lignende.

Istandsættelse af syv støbejernspissoirs

For at sikre funktionsdygtige toiletter er det nødvendigt, at toiletbygningerne vedligeholdes og renoveres løbende. Blandt de offentlige toiletter, der drives af forvaltningen, er syv støbejernspissoirs i så dårlig stand, at de kræver en renovering. Renoveringen vil typisk omfatte renovering og sikring af selve pissoirkummen, sikring af vandtilførsel og kloakering, istandsættelse af læskærmen m.v. Der er endvidere behov for driftsmidler for at holde faciliteterne i en tilfredsstillende stand gennem vedligeholdelse af f.eks. vandtilførsel og kloakering.

Weekendåbning af 19 toiletter på bemandede legepladser

Toiletternes åbningstider er ikke fulgt med den øgede brug af byen. Forvaltningen foreslår derfor at tilpasse åbningstiden for toiletterne på de bemandede legepladser, som i dag kun er bemandede i dagtimerne på hverdage. Legepladserne benyttes imidlertid mindst lige så meget i weekenden, hvor familier og legende børn i høj grad mangler toiletmuligheder. Forvaltningen foreslår derfor at åbne 19 af 26 legepladstoiletter i weekenden. Toiletterne på disse legepladser er umiddelbart tilgængelige uafhængigt af bemanning på legepladserne. Midlerne skal anvendes til rengøring og til personale, der skal åbne og lukke toiletterne.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

En gennemførelse af budgetønskets initiativer sikrer dels, at de offentlige toiletter, der er drevet af Teknik- og Miljøforvaltningen, vil opleves markant renere, dels at de syv støbejernstoiletter vil fremstå i en funktionsduelig og præsentabel stand, samt at det vil blive muligt at holde 19 toiletter på bemandede legepladser åbent i weekenden.

Initiativerne understøtter Fællesskab Københavns mål om, at københavnere i 2025 opholder sig 20 % mere i byens rum sammenlignet med 2015. Initiativerne understøtter endvidere målet om, at 90 % af københavnere opfatter deres lokalområde som levende og varierende.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Øget rengøring af toiletter uden opsyn	- Forbedrede muligheder for at finde et toilet i byens rum. - Københavnerne oplever byen mere tiltalende. - En renere by.
Indkøb af to spulevogne	
Istandsættelse af syv støbejernspissoirs	
Weekendåbning af 19 toiletter på bemandede legepladser	
Beskæftigelseeffekt (0,9 mio. kr.)	1,1 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 0,9 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 5,4 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i løbende frem til december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2017
Markant løft af offentlige toiletter	900	5.415
- Øget rengøring af toiletter uden opsyn		4.370
- Drift af to spulevogne		200*
- Istandsættelse af syv støbejernspissoirs	900	45
- Weekendåbning af 19 toiletter på bemandede legepladser.		800

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

* Desuden er der en engangsinvestering på driftssiden på indkøb af to spulevogne på 0,8 mio. kr.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,9 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 5,4 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til weekendåbning af toiletter samt øget rengøring.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Istandsættelse af syv støbejernspissoirs		900				900	900*
Anlægsudgifter i alt		900				900	900*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Øget rengøring af toiletter uden opsyn		4.370	4.370	4.370	4.370	17.480	
- Indkøb og drift af to spulevogne		1.000	200	200	200	1.600	
- Drift af syv støbejernstoiletter		45	45	45	45	180	
- Weekendåbning af 19 toiletter på bemandede legepladser		800	800	800	800	3.200	
Afledte serviceudgifter i alt		6.215	5.415	5.415	5.415	22.460	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i januar 2017 og ibrugtaget i løbende frem til december 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til initiativerne i dette budgetnotat.

Henvisninger

Plan for offentlige toiletter, Borgerrepræsentationen den 22. juni 2016.

<http://www.kk.dk/indhold/borgerrepraesentationens-modemateriale/22062016/edoc-agenda/95728c70-53ef-46b9-9406-18a8dfcd576c/334d6c86-446a-45ad-b80a-f8fe3afd16bd>



TM62 DUT-sag – Erhvervsrettet sagsbehandling

12. august 2016



Baggrund

I kommunernes økonomiaftale for 2015 indgik indførelse af nationale servicemål på miljø- og byggesagsområdet fra 2016. Målet er at nedbringe den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for erhvervsrettede myndighedsopgaver med en tredjedel i 2016 i forhold til 2012. På finansloven 2015 blev der afsat i alt 154,0 mio. kr. til implementeringen i 2015-2018 herunder midler til udbygning af ansøgningsportalen Byg og Miljø (BoM), så den også kan anvendes til registrering af forskellige faser i sagsbehandlingen og dermed som statistisk grundlag for kommunernes opfyldelse af de nye servicemål. Midlerne til BoM administreres af Kommunernes Landsforening (KL).

KL og regeringen indgik på denne baggrund en implementeringsaftale, hvor det forudsattes, at midlerne til kommunerne udmøntes i 2016-2018 via bloktilskuddet. Dette er efterfølgende sket med 60,0 mio. kr. i 2016, og 40,8 mio. kr. i 2017 og 40,8 mio. kr. i 2018. Økonomiforvaltningen har bedt Teknik- og Miljøforvaltningen om at udarbejde budgetnotat om frigivelse af disse midler.

Indhold

Teknik- og Miljøudvalget tiltrådte den 20. juni 2016 en indstilling om implementering af de nye nationale servicemål. Indstillingen ventes forelagt Borgerrepræsentationen den 25. august 2016. Det fremgår af indstillingen, at de nye servicemål på især byggesagsområdet kræver omlægninger af sagsbehandlingen og ændret sagsstyring. Det gælder både i forhold til brugen af By og Miljø (BoM) i sagsbehandlingen og i form af nyt eller øget fokus på bestemte faser i sagsbehandlingen, som fremover indregnes i sagsbehandlingstiden på en ny måde.

De afsatte midler i bloktilskuddet 2016-2018 er målrettet ekstra årsværk for at understøtte omlægningen af sagsbehandlingen i overgangsperioden, så de nye mål for sagsbehandlingstiden kan overholdes så hurtigt som muligt. KL har den 22. juni 2016 udsendt et nyhedsbrev og vejledning gældende fra den 1. juli 2016. Kommunens overholdelse af de nye nationale servicemål vil således blive målt fra den 1. juli 2016.

Midlerne er endnu ikke frigjort, men forventes primært anvendt til ekstra medarbejdere for at kunne understøtte omstillingen til nye arbejdsrutiner med brug af BoM, der bliver grundlaget for tidsregistrering og måling af efterlevelsen af de nye nationale servicemål. Uden tilførsel af de ekstra

Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

Bydel
Alle bydele

ressourcer til forvaltningen vil det ikke være muligt at implementere og overholde de nationale servicemål.

Overordnede målsætninger og effekter

Formålet med budgetnotatet er at leve op til de nationale servicemål på miljø- og byggesagsområdet og på den måde nedbringe den gennemsnitlige sagsbehandlingstid og i sidste ende give erhvervslivet en bedre service.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Erhvervsrettet sagsbehandling	- Nedbringelse af sagsbehandlingstider.

Økonomi

Budgetnotatet har estimerede serviceudgifter på i alt 6,1 mio. kr. i 2016 og på 4,2 mio. kr. årligt i perioden 2017-2018. Beløbene svarer til Københavns Kommunes andel af de afsatte midler i implementeringsaftalen mellem KL og regeringen. Opgaven er på visse punkter allerede igangsat.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt
Erhvervsrettet sagsbehandling	6.130	4.160	4.160			14.450

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Budgetnotatet har estimerede serviceudgifter på i alt 6,1 mio. kr. i 2016 og på 4,2 mio. kr. årligt i perioden 2017-2018. Beløbene svarer til Københavns Kommunes andel af de afsatte midler i implementeringsaftalen mellem KL og regeringen. Opgaven er på visse punkter allerede igangsat.

Tabel 3. Serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Erhvervsrettet sagsbehandling	6.130	4.160	4.160			14.450
Serviceudgifter i alt	6.130	4.160	4.160			14.450

Opgaven blev igangsat i juli 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Opgaven blev igangsat	Juli 2016

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TM69 Ubegrænset antal erhvervslicenser til parkering

14. juni 2016



Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Det Konservative Folkeparti har bestilt et budgetnotat om, at begrænsningen på 10 erhvervslicenser pr. virksomhed skal ophøre. Der er ingen udgifter forbundet med tiltaget, men det kan påvirke den lokale parkeringsbelægning i områder, hvor der er virksomheder med større vognparker.

Indhold

Virksomheder med adresse i betalingsområdet eller en tidsbegrænset zone kan i dag få op til 10 erhvervslicenser til køretøjer, der er registreret til virksomheden. Såfremt begrænsningen fjernes på erhvervslicenser forbedres vilkårene for de virksomheder, der har en større vognpark, og som har eller ønsker at have adresse i betalingsområdet eller i en af de tidsbegrænsede zoner.

Begrænsningen på antallet af erhvervslicenser blev oprindeligt besluttet som en del af en større pakke af tiltag, der havde til formål at forbedre de erhvervsdrivendes muligheder for at finde en parkeringsplads i de indre bydele. Begrænsningen var oprindeligt på fem licenser pr. virksomhed, men blev i december 2014 ændret til 10 licenser pr. virksomhed.

På nuværende tidspunkt er der ingen virksomheder, der har de maksimale 10 erhvervslicenser, og kun tre virksomheder har mere end fem licenser. Den generelle efterspørgsel – og dermed effekten af muligheden for et ubegrænset antal licenser – vurderes derfor til at være lav. Herudover tilgodeses erhvervslivet med reserverede pladser til kortere opgaver og periodekort, der kan købes fra én dag til 12 måneder ad gangen.

Der kan være enkelte virksomheder med en stor vognpark, som vil gøre brug af muligheden for at få et stort antal erhvervslicenser, hvis disse tilbydes. Det kunne eksempelvis være transport-, udbringnings- og distributionsvirksomheder eller privat hjemmepleje og lignende. Sådanne virksomheder vil kunne have indvirkning på parkeringsbelægningen lokalt. Det er dog forvaltningens vurdering, at der vil være meget få tilfælde af virksomheder i betalingsområdet med større behov end de eksisterende 10 erhvervslicenser.

Overordnede målsætninger og effekter

Målsætningen er gunstigere forhold for erhvervsdrivende, som efterfølgende ikke vil være begrænset af antallet af køretøjer, hvis de ikke kan tilvejebringe parkering inden for egen matrikel.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Afskaffelse af begrænsning på antal erhvervslicenser	<ul style="list-style-type: none">- For enkelte virksomheder vil afskaffelsen betyde, at det vil være lettere at tilrettelægge aktiviteter, der forudsætter en stor vognpark.- For beboere i de berørte områder kan effekten blive øget parkeringsbelægning.

Økonomi

Forvaltningen vurderer ikke, at der er udgifter forbundet med ændringen af begrænsningen, og tiltaget vurderes ikke at have en målbar effekt på parkeringsøkonomien, da der i dag ikke er nogen efterspørgsel efter produktet. Der forventes således heller ikke at være nogen servicemåltaleffekt.

Navision og Parkeringsbutikken kan omstilles uden omkostninger således, at begrænsningen på 10 licenser ophører i januar 2017.

Risikovurdering

Projektet er ikke i sig selv omfattende, men på baggrund af kommende udvidelse af betalingsområdet og etablering af nye beboerlicenzoner forestår mange ændringer i Navision licenssystemet og den digitaliserede parkeringsbutik ultimo 2016 samt første halvår af 2017. Der må påregnes risiko for, at projekterne ikke kan udrulles samtidig, og at ophævelse af begrænsningen først kan træde i kraft efter den kommende nye gule zone er trådt i kraft.



TM73 Etablering af skøjtebane i Enghaveparken

23. august 2016



Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Bydel

Vesterbro/Kgs. Enghave

Lokalitet/Adresse

Enghaveparken

Baggrund

I forbindelse med fornyelsen af Enghaveparken på Vesterbro er der et lokalt ønske om at understøtte flere bevægelsesaktiviteter i vinterhalvåret ved at etablere en permanent og miljømæssig bæredygtig skøjtebane med køling. Det er imidlertid ikke muligt at finde fuld finansiering til en skøjtebane inden for de afsatte midler til fornyelsesprojektet. Derfor besluttede Borgerrepræsentationen den 26. maj 2016 at igangsætte en forundersøgelse af forskellige løsninger for en skøjtebane i Enghaveparken. Dette budgetnotat er udarbejdet på baggrund af forundersøgelsen.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at der etableres en permanent skøjtebane på ca. 1.000 m² på pladsen foran musiktribunen i Enghaveparken, hvor der tidligere har været en naturis-skøjtebane. En skøjtebane appellerer til en bred målgruppe, og særligt børn og unge vil kunne udvide deres bevægelsesmønstre med dette tilbud. Derudover vil de omkringliggende institutioner med både skøjtebane og de øvrige fritidstilbud kunne integrere Enghaveparken som en aktivitetszone hele året.

Den tekniske løsning vil være en skøjtebane med nedkøling og varmegenvinding. Dette indebærer, at kølerør støbes ned i belægningen på pladsen. Køleteknikken forventes placeret i Vesterbro Ny Skoles kælder, således at overskudsvarmen kan anvendes til opvarmning af skolen. Det forudsætter, at der kan indgås en aftale med skolen.

I forbindelse med udviklingen af det konkrete projekt er det et mål, at løsningen skal være så miljømæssigt bæredygtigt og CO₂-besparende som mulig. Den miljømæssige gevinst og besparelse i CO₂ ved forskellige løsninger med varmegenvinding er ifølge forundersøgelsen marginal.

Børne- og Ungdomsforvaltningen vurderer på baggrund af forundersøgelsen, at genvinding af varme fra en skøjtebane i Enghaveparken til Vesterbro Ny Skole vil kræve investeringer i yderligere tekniske anlæg på skolen. Ekstra investeringer i tekniske anlæg vil kunne medføre en CO₂-besparelse, men vil ikke medføre en økonomisk driftsbesparelse. Det skyldes, at el er dyrere end varme, at der vil være flere udgifter til vedligehold, og at der vil være statslige afgifter på overskudsvarme.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer på baggrund heraf, at det er nødvendigt at gennemføre supplerende tekniske undersøgelser, der kan klarlægge mulighederne for konkrete tekniske løsninger med størst mulig miljøgevinst, herunder mulige alternative placeringer af nedkølingsteknik og model for varmegenvinding.

Samtidig vil det være relevant at undersøge, om skøjtebanen kan udbygges, så anlægget om sommeren fungerer som solfanger. Det vil betyde, at den væske, der i skøjtesæsonen transporterer kulde fra køleteknik til skøjtebane, om sommeren vil kunne transportere varme fra skøjtebane til køle/varmeteknik. Dermed vil der kunne opnås en yderligere CO₂-besparelse.

Den præcise banestørrelse vil blive fastlagt i forbindelse med projekteringen, således at skøjtebanen sammentænkes med det igangværende fornyelsesprojekt i Enghaveparken.

Til skøjtebanen skal der afsættes driftsmidler til el, daglig afhøvling af banen i gennemsnit tre måneder om året, løbende vedligehold af rør og køleteknik samt udgifter til drift af systemer, hvis køleanlægget indgår i andre tekniske anlæg. I skøjtesæsonen skal der opsættes bander om banen, hældes vand på overfladen samt betales leje af tre parkeringspladser i Ejderstedsgade til afhøvlet is og isklargøringsmaskinen, der skal stå overdækket. Uden for skøjtesæsonen vil der være en løbende driftsudgift på opbevaring af bander og isklargøringsmaskine.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

En skøjtebane i Enghaveparken vil understøtte flere bevægelsesaktiviteter i vinterhalvåret og vil appellere til en bred målgruppe, og særligt børn og unge vil kunne udvide deres bevægelsesmønstre med dette tilbud. Derudover vil de omkringliggende institutioner med både skøjtebane og de øvrige fritidstilbud kunne integrere Enghaveparken som en aktivitetszone hele året.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Etablering af skøjtebane i Enghaveparken	<ul style="list-style-type: none"> - Bevægelsesaktiviteter i vinterhalvåret. - Flere fritidstilbud til borgerne. - Potentiale for at lokale foreninger har aktiviteter i vinterhalvåret, som skøjteudlejning og turneringer m.v. - Potentiale for beskæftigelse i lokale foreninger.
Tilvalg: Teknisk undersøgelse	<ul style="list-style-type: none"> - Muligheder for varmegenvinding til lokaler i parken samt solvarmeløsninger i sommersæsonen.
Beskæftigelseseffekt: - Etablering af skøjtebane (10,5 mio. kr.) - Tilvalg: Teknisk undersøgelse (0,5 mio. kr.)	<ul style="list-style-type: none"> 12,6 årsværk 0,6 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Der er tidligere afsat 2,0 mio. af fornyelsesprojektet i Enghaveparken til en forundersøgelse af skøjtebanen. Heraf er der forbrugt 0,5 mio. kr., hvilket muliggør en om-disponering af 1,5 mio. kr. til finansiering af projektet. Anlægsudgifterne reduceres derved med i alt 1,5 mio. kr. Etablering af skøjtebanen har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,5 mio. kr. og tilvalget om en teknisk undersøgelse af varmegenvinding og solvarme har estimerede anlægsudgifter på 0,5 mio. kr. Der er således behov for at afsætte i alt 9,5 mio. kr. i anlægsudgifter i perioden 2016-2019 til etableringen af skøjtebanen og den tekniske undersøgelse.

Der har været et lokalt ønske om at foreslå en evt. besparelse ved at reducere banestørrelsen fra 1.000 m² til 800 m². Forvaltningen vurderer, at dette kan medføre en besparelse ca. 10 % på anlægsomkostningerne. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2018 og 0,5 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Beregningerne for afledt drift er baseret på den tekniske rådgivers forundersøgelse. Det har ikke været muligt at indhente Kultur og Fritidsforvaltningens vurdering af de konkrete afledte driftsudgifter til nærværende budgetnotat.

Der er desuden et provenutab grundet anvendelse af p-pladser på 0,003 mio. kr. i 2019 og 0,005 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Skøjtebanen forventes ibrugtaget i december 2019, når fornyelsesprojektet i Enghaveparken er gennemført.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltalseffekt)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	Anlæg 2016-2019	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2020	Afledt årlig servicemåltalseffekt ved fuld indfasning fra 2020
Etablering af skøjtebane i Enghaveparken inkl. mindreforbrug fra foranalyser samt tilvalg om en teknisk undersøgelse	9.505	800	5
- Etablering af skøjtebane i Enghaveparken	10.505	800	5
- Tilvalg: Teknisk undersøgelse af varmegenvinding og solvarme	500		
- Mindreforbrug fra foranalysen	-1.500		

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret med placeringen i en fredet park og med gennemførelse af tekniske løsninger, som ikke tidligere er udført i København. Der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Rørføring kan variere meget i pris alt efter sted og kompleksitet. Samtidig er der risiko for, at en del af fornyelsesprojektet skal omprojekteres for at gøre plads til underjordiske rørføringer.

Der kan derudover være yderligere udgifter forbundet med investering i tekniske anlæg på Vesterbro Ny Skole til genvinding af varme fra skøjtebanen. Børne- og Ungdomsforvaltningen vurderer på baggrund af forundersøgelsen, at genvinding af varme fra en skøjtebane i Enghaveparken til Vesterbro Ny skole vil kræve investeringer i yderligere tekniske anlæg på skolen.

Derudover skal anlægsprojektet miljøgodkendes. Godkendelsen kan først søges, når der foreligger et konkret projekt. Enghaveparken er naturfredet og i forbindelse med fornyelsesprojektet og klimasikringen har Fredningsnævnet givet dispensation fra fredningen af parken. Etablering af en permanent skøjtebane vil formentlig ligeledes kræve en dispensation fra fredningen af parken.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Der er tidligere afsat 2,0 mio. af fornyelsesprojektet i Enghaveparken til en forundersøgelse af skøjtebanen. Heraf er der forbrugt 0,5 mio. kr., hvilket muliggør en omdisponering af 1,5 mio. kr. til finansiering af projektet. Anlægsudgifterne reduceres derved med i alt 1,5 mio. kr. Etablering af skøjtebanen har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,5 mio. kr. og tilvalget om en teknisk undersøgelse af varmegenvinding og solvarme har estimerede anlægsudgifter på 0,5 mio. kr. Der er således behov for at afsætte i alt 9,5 mio. kr. i anlægsudgifter i perioden 2016-2019 til etableringen af skøjtebanen og den tekniske undersøgelse.

Der har været et lokalt ønske om at foreslå en evt. besparelse ved at reducere banestørrelsen fra 1.000 m² til 800 m². Forvaltningen vurderer at dette kan medføre en besparelse på anlægsomkostningerne med ca. 10 %.

Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2019 og 0,5 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Beregningerne for afledt drift er baseret på den tekniske rådgivers forundersøgelse. Det har ikke været muligt at indhente Kultur og Fritidsforvaltningens vurdering af de konkrete afledte driftsudgifter til nærværende budgetnotat.

Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,003 mio. kr. i 2019 og 0,005 mio. kr. årligt fra 2020 og frem, da tre parkeringspladser i Ejderstedgade i blå betalingszone i skøjtesæsonen skal anvendes til opbevaring af isklargøringsmaskine og bortkørsel af afhøvlet is. Provenutabet vil som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet kun påvirke servicemåltallet og dermed ikke have en finansiel betydning.

Tabel 3. Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltalseffekt

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>Etablering af skøjtebane</i>							
- Projektering		1.000	800	300		2.100	2.100*
- Udførelse			4.000	4.405		8.405	
Anlægsudgifter		1.000	4.800	4.705		10.505	2.100*
<i>Tilvalg</i>							
- Teknisk undersøgelse	250	250				500	500*
Anlægsudgifter	250	250				500	500*
<i>Omdisponering</i>							
- Mindreforbrug fra foranalysen		-1.000	-500			-1.500	
Anlægsudgifter i alt	250	250	4.300	4.705		9.505	2.600*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift				400	800	1.200	
Afledte serviceudgifter i alt				400	800	1.200	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
- Provenutab				3	5	8	
Afledt servicemåltalseffekt i alt				3	5	8	

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Projektoptimering' (1,0 %), 'Byggeweb' (1,7 %), Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,7 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er ikke indregnet i økonomitabellerne, da tiltagene først blev vedtaget den 30. maj 2016.

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i august 2018 og ibrugtaget i december 2019, når fornyelsesprojektet i Enghaveparken er gennemført.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2019

Tidligere afsatte midler

I overførselssagen 2014-2015 blev der afsat 38,3 mio. kr. til fornyelsesprojektet i Enghaveparken. Dette projekt omfatter ikke en skøjtebane med køling og varmegenvinding. Til fornyelsesprojektet er der desuden afsat 1,0 mio. kr. fra Klimatilpasningspakken og 4,65 mio. kr. fra Områdefornyelsen på Vesterbro. Af de 38,3 mio. kr. har Borgerrepræsentationen den 26. maj 2016 omdisponeret 1,76 mio. kr. til en forundersøgelse af en skøjtebane i Enghaveparken. Områdefornyelsen har desuden afsat 0,24 mio. kr. til forundersøgelsen. Af de i alt 2,0 mio. kr. er der anvendt 0,5 mio. kr. til forundersøgelsen. De resterende midler på 1,5 mio. kr. foreslås disponeret med hhv. 0,5 mio. kr. til yderligere tekniske undersøgelser og 1,0 mio. kr. til projektering af en skøjtebane i Enghaveparken.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2014-2015				38.300			
Områdefornyelsen		1.500	3.000	150			
Klimatilpasningspakken				1.000			
Afsatte midler i alt		1.500	3.000	39.450			

Henvisninger

Forundersøgelse - Anlæg af kunstis-skøjtebane i Enghaveparken, Vesterbro, Borgerrepræsentationen den 26. maj 2016.

<http://www.kk.dk/indhold/borgerrepraesentationens-modemateriale/26052016/edoc-agenda/68f01f0d-7282-4233-9625-849e77f0ca06/2155b38e-5ed2-4362-9342-db937cfeca63>



TM74 Bedre bademuligheder for kørestolsbrugere i Amager Strandpark

25. august 2016



Baggrund

Enhedslisten har bestilt et budgetnotat om bedre bademuligheder for kørestolsbrugere i Amager Strandpark.

Indhold

Der er i dag ikke adgang til badning ved Amager Strandpark for kørestolsbrugere. Der har dog tidligere været en baderampe til kørestolsbrugere og gangbesværede, som imidlertid måtte nedtages på grund af store driftsproblemer. Københavns Kommune er derfor af Handicaprådet og borgere blevet opfordret til at genetablere en adgang til badning for kørestolsbrugere.

Selvhjulpne kørestolsbrugere med manuel kørestol og gangbesværede kan bade fra en rampe, der med en lav hældning skråner ned til ca. 1 meters dybde, hvorefter vandets opdrift løfter personen, som herefter kan svømme ud af stolen. Mange selvhjulpne kørestolsbrugere vil på denne måde kunne bade ved egen hjælp, mens nogle vil have behov for en hjælper for typisk at komme op igen.

Badning fra en rampe forudsætter dog adgang til en badekørestol. Kørestolsbrugere med elektriske kørestole og svært handicappede kan derfor ikke benytte en baderampe, men kan i stedet løftes i vandet med en havbadelift på en bro. Når der benyttes badelift er der altid behov for en hjælper, da en lift ikke kan betjenes fra vandet. Visse handicapgrupper vil ydermere have behov for hjælp i vandet.

Dette budgetnotat indeholder følgende scenarier:

- Scenarie 1a. Baderampe ved Badeanstalten Helgoland.
- Scenarie 1b. Baderampe ved badebroen nord for strandstation 5.
- Scenarie 2. Badelift på Badeanstalten Helgoland.

Rampen og liften tilgodeser forskellige målgrupper. Kun en badelift kan tilgodes borgere med svær funktionsnedsættelse, men denne løsning betyder omvendt, at selvhjulpne kørestolsbrugere ikke kan bade uden en hjælper eller assistance fra badeanstaltens personale. En lift vil samtidig kun være tilgængelig i badeanstaltens åbningstid. Handicaprådet har derfor anbefalet baderampen som den løsning, der vil komme kørestolsbrugere, der ønsker at benytte stranden uden at være afhængig af en hjælper, til gode. Rampen anbefales også af Teknik- og Miljøforvaltningen.

Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Amager Øst

Lokalitet/Adresse
Amager Strandpark

Scenarie 1a. Baderampe ved Badeanstalten Helgoland

Handicaprådet og Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler en placering af rampen ved Badeanstalten Helgoland. Her er kort afstand til offentlig transport (700 m til metroen) og god adgangsvej med fast belægning, ligesom denne løsning giver en god fordeling af bademulighederne for kørestolsbrugere på stranden, da der i forvejen findes en kørestolsbaderampe på den sydlige del af stranden beliggende i Tårnby Kommune.

Rampen foreslås placeret på stranden lige nord for adgangsbroen til selve badeanstalten. Der skal udlægges en adgangssti på sandet ned til vandkanten, hvor selve baderampen begynder. Dette gør placeringen ved Helgoland ca. 0,1 mio. kr. dyrere end placeringen i scenarie 1b. Rampens design fastlægges ud fra konkret opmåling af sandbundsforholdene ud for kysten. For at forlænge rampens levetid vælges en rampe, der tages ind om efteråret og genudlægges om foråret.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, se risikovurdering.

Scenarie 1b. Baderampe ved badebroen nord for strandstation 5

Baderampen kan alternativt placeres ved den eksisterende badebro nord for strandstation 5, hvor der allerede findes en adgangssti over sandet. Rampens design fastlægges ud fra konkret opmåling af sandbundsforholdene ud for kysten. For at forlænge rampens levetid vælges en rampe, der tages ind om efteråret og genudlægges om foråret.

En ulempe ved denne placering er imidlertid, at der er 1,5 km til offentlig transport, hvilket besværliggør adgang for kørestolsbrugere. Desuden vil rampen med denne placering ligge kun 600 meter fra en helt identisk baderampe på Tårnby-delen af stranden. Dette giver en skæv fordeling af bademulighederne for kørestolsbrugere og dårligt gående på stranden, hvilket både Handicaprådet og Teknik- og Miljøforvaltningen finder er en dårlig disponering af ressourcerne. Denne placering har imidlertid været et ønske fra nogle borgere, da der er flere handicapparkeringspladser tæt ved.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, se risikovurdering.

Scenarie 2. Badelift på Badeanstalten Helgoland

En badelift kan etableres på Badeanstalten Helgoland, da der her er personale, der kan tilse liften dagligt, ligesom der er gode adgangsforhold for elektriske kørestole. Badeanstalten Helgoland er lukket for offentlig adgang i vintermånederne, hvor adgang er forbeholdt medlemmer af Det Kolde Gys. Badeliften vil således kun være tilgængelig om sommeren.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Målet er at give kørestolsbrugere og gangbesværede bedre mulighed for at bade i havet.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Scenarie 1a. Baderampe ved Badeanstalten Helgoland	- Selvhjulpne kørestolsbrugere med adgang til badekørestol kan havbade på egen hånd. - Andre handicapgrupper med adgang til badekørestol kan havbade med assistance fra en hjælper. - Nem adgang til offentlig transport.
Scenarie 1b. Baderampe ved badebroen nord for strandstation 5	- Selvhjulpne kørestolsbrugere med adgang til badekørestol kan havbade på egen hånd. - Andre handicapgrupper med adgang til badekørestol kan havbade med assistance fra en hjælper.
Scenarie 2. Etablering af havbadelift	- Alle handicapgrupper med adgang til badekørestol kan havbade med assistance fra en hjælper.
Beskæftigelseseffekt: - Scenarie 1a (0,7 mio. kr.) - Scenarie 1b (0,6 mio. kr.) - Scenarie 2 (0,2 mio. kr.)	0,9 årsværk 0,8 årsværk 0,2 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Scenarie 1a om en baderampe ved Badeanstalten Helgoland har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,7 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2017 og 0,06 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i august 2017.

Scenarie 1b om en baderampe ved badebroen nord for strandstation 5 har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2017 og 0,06 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i august 2017.

Scenarie 2 om en badelift på Badeanstalten Helgoland har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,2 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2017 og 0,02 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i august 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/1)	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Scenarie 1a. Baderampe ved Badeanstalten Helgoland	730	60
Scenarie 1b. Baderampe ved badebroen nord for strandstation 5	630	60
Scenarie 2. Badelift på Badeanstalten Helgoland	200	20

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Risikovurdering

Scenarie 1a. Baderampe ved Badeanstalten Helgoland

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Anlæggelsen af en baderampe er i princippet et simpelt projekt uden rådgivere eller projektledelse, men da byggeri på vandet altid påvirkes af sandbundens profil samt vind og vejr, vurderes projektet alligevel som kompliceret.

Scenarie 1b. Baderampe ved badebroen nord for strandstation 5

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Anlæggelsen af en baderampe er i princippet et simpelt projekt uden rådgivere eller projektledelse, men da byggeri på vandet altid påvirkes af sandbundens profil samt vind og vejr, vurderes projektet alligevel som kompliceret.

Scenarie 2. Badelift på Badeanstalten Helgoland

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Scenarie 1a. Baderampe ved Badeanstalten Helgoland

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,7 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2017 og 0,06 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til vedligeholdelse, udlægning og optagning.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/1)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Etablering af adgangssti		100				100	100*
- Etablering af baderampe		630				630	630*
Anlægsudgifter i alt		730				730	730*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift		30	60	60	60	210	
Afledte serviceudgifter i alt		30	60	60	60	210	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i januar 2017 og ibrugtaget i august 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2017

Scenario 1b. Baderampe ved badebroen nord for strandstation 5

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. i 2017 og 0,06 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til vedligeholdelse, udlægning og optagning.

Tabel 5. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Etablering af baderampe		630				630	630*
Anlægsudgifter i alt		630				630	630*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift		30	60	60	60	210	
Afledte serviceudgifter i alt		30	60	60	60	210	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i januar 2017 og ibrugtaget i august 2017.

Tabel 6. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2017

Scenario 2. Badelift på Badeanstalten Helgoland

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,2 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2017 og 0,02 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til vedligeholdelse, udlægning og optagning.

Tabel 7. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Etablering af badelift		200				200	200*
Anlægsudgifter i alt		200				200	200*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift		10	20	20	20	70	
Afledte serviceudgifter i alt		10	20	20	20	70	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i januar 2017 og ibrugtaget i august 2017.

Tabel 8. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2017

Flere forvaltninger/udvalg

Badeanstalten Helgoland administreres af Kultur- og Fritidsforvaltningen, mens Amager Strandpark administreres af Teknik- og Miljøforvaltningen. Scenarie 1a og 1b om en baderampe vil skulle anlægges og vedligeholdes af Teknik- og Miljøforvaltningen, mens scenarie 2 om en badelift vil skulle anlægges af Københavns Ejendomme & Indkøb og vedligeholdes af Kultur- og Fritidsforvaltningen.

Tabel 9. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

Udvalg <i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	Styrings- område	2016	2017	2018	2019	2020	I alt
<i>Scenarie 1a. Baderampe ved Badeanstalten Helgoland</i>							
- Teknik- og Miljøudvalget	Anlæg		730				730
- Teknik- og Miljøudvalget	Service		30	60	60	60	210
I alt			760	60	60	60	940
<i>Scenarie 1b. Baderampe ved badebroen nord for strandstation 5</i>							
- Teknik- og Miljøudvalget	Anlæg		630				630
- Teknik- og Miljøudvalget	Service		30	60	60	60	210
I alt			660	60	60	60	840
<i>Scenarie 2. Badelift på Badeanstalten Helgoland</i>							
- Økonomiudvalget	Anlæg		200				200
- Kultur- og Fritidsudvalget	Service		10	20	20	20	70
I alt			210	20	20	20	270

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Bilag

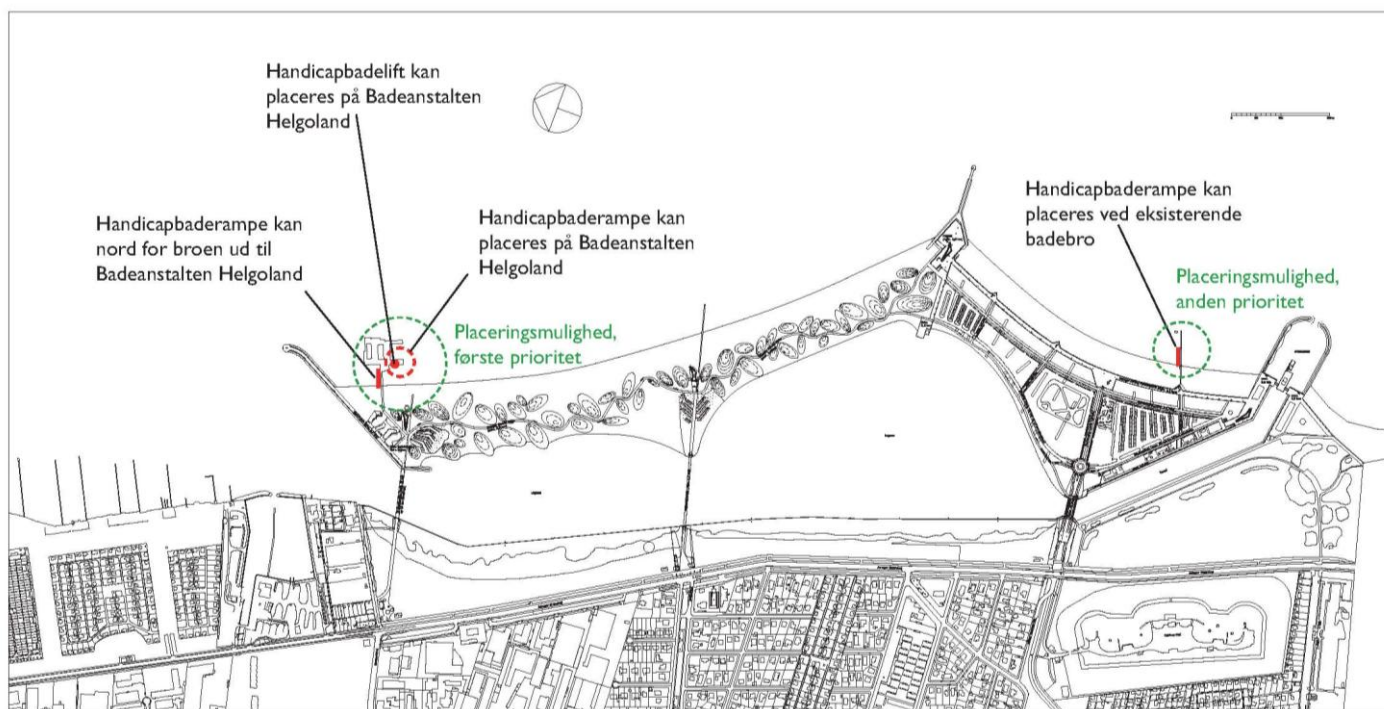
Bilag 1. Oversigt over scenarierne



TM74. Bilag I. Oversigt over scenarierne

Kortet viser placeringen af følgende scenarier:

- Scenarie 1a. Baderampe ved Badeanstalten Helgoland.
- Scenarie 1b. Baderampe ved badebroen nord for strandstation 5.
- Scenarie 2. Badelift på Badeanstalten Helgoland.



Placering og prioritering af bade-
mulighed for handicappede

August 2016



TMI I2 Sommerrenholdsteam med ungarbejdere

30. august 2016



Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Radikale Venstre har bestilt et budgetnotat om etablering af et sommerrenholdsteam med ungarbejdere, der samler skrald i parker, gader og populære steder i byen om sommeren, hvor behovet for renhold er stort.

Indhold

Idéen til sommerrenholdsteam af ungarbejdere kommer fra Stockholm, der i 2015 og 2016 har benyttet sommerrenholdsmedarbejdere. I 2016 blev der udbudt 8.000 sommerjobs à tre uger til unge. Jobbene var fordelt på flere forskellige indsatser såsom parkvedligehold, ældrepleje og børneomsorg, og der var jobs både i kommunen og hos eksterne arbejdsgivere. Sommerjobbene, der ikke måtte erstatte ordinært arbejde, var forbeholdt unge fra Stockholm, og fordelingen af jobbene foregik via lodtrækning. Arbejdsopgaverne inden for parkvedligehold bestod i alt fra at samle skrald til at rense rabatter samt arbejde på byens kirkegårde.

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at der oprettes et eller flere sommerrenholdsteams med ungarbejdere, og at de forankres i Teknik- og Miljøforvaltningen. Oprettelse af sommerrenholdsteams i Københavns Kommune skal tage udgangspunkt i byens behov, og de skal løse en opgave, som ellers ikke bliver løftet. Der er størst behov for ekstra renhold fra torsdag til mandag, hvor de unge kan hjælpe med at samle skrald og holde byen ren.

Stillingerne kan som udgangspunkt ikke forbeholdes unge fra Københavns Kommune og skal slås offentligt op. Det indebærer også, at lodtrækning ikke er en mulighed. Oprettelsen af et sommerrenholdsteam af ungarbejdere skal derudover tage hensyn til følgende:

- Der skal ansættes en voksen teamleder over 18 år til hvert hold, idet unge under 18 år ikke må arbejde alene og de fastansatte driftsmedarbejdere er optaget af den daglige drift i sommerperioden.
- Der tages udgangspunkt i maksimalt fem unge pr. team.
- Unge mellem 13-15 år må som udgangspunkt ikke arbejde hele sommerferien.
- Teknik- og Miljøforvaltningen har som arbejdsgiver en skærpet forpligtelse til at instruere de unge i arbejdsmiljø og sikkerhed. Dette skal teamlederen sikre.

Beregningerne i budgetnotatet tager udgangspunkt i ét hold i hvert af forvaltningens tre geografiske driftsområder. Modellen kan op- eller nedskaleres efter behov.

Der er følgende opmærksomhedspunkter i forbindelse med dette projekt:

- Det kan vise sig at være svært at ansætte kvalificerede voksne teamledere i tidsbegrænsede stillinger på seks uger.
- Såfremt de unge ikke ønsker at arbejde i alle seks uger, og der rekrutteres flere unge à tre uger, skal der påregnes yderligere overheadudgifter til indkøb af arbejdstøj, rekruttering m.v.

Overordnede målsætninger og effekter

Det overordnede mål er, at byens unge bidrager til at holde byen ren og derigennem opnår et ejerskab for renhold af byen, hvilket bidrager til opfyldelse af målet vedtaget i Fællesskab København om, at to tredjedele af københavnernes opfatter deres by som ren. Derudover vil et sommerjob give de unge en introduktion til arbejdsmarkedet samt give et positivt indhold i en lang sommerferieperiode.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Etablering af tre sommerrenholdsteams med ungarbejdere	<ul style="list-style-type: none"> - Medvirker til at holde byen ren. - Giver unge introduktion til arbejdsmarkedet. - Giver unge indhold i en lang sommerferie.

Økonomi

Indsatsen med tre sommerrenholdsteam med ungarbejdere har estimerede serviceudgifter på 0,7 mio. kr. årligt fra 2017 og frem.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt
Tre sommerrenholdsteam med ungarbejdere	651	651	651	651	2.604

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Indsatsen med tre sommerrenholdsteam med ungarbejdere har estimerede serviceudgifter på 0,7 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Udgifterne dækker lønudgifter til tre sommerrenholdsteams med en teamleder og fem unge pr. team. Derudover dækker udgifterne indkøb af påkrævet tøj og sikkerhedssko samt rekruttering.

Tabel 3. Serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt
Serviceudgifter					
- Løn til tre teamledere	156	156	156	156	624
- Løn til 15 unge	400	400	400	400	1.600
- Overheadudgifter inkl. beklædning	95	95	95	95	380
Serviceudgifter i alt	651	651	651	651	2.604

Rekruttering af teamleder og ungarbejdere kan igangsættes i januar 2017 med jobstart i juli 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2017

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet

Henvisninger

Stockholm Stads hjemmeside vedrørende sommerjob.

<http://www.stockholm.se/Arbete/Sommarjobb-for-unga/>



TMI 20 Nedsættelse af erhvervsafgifter

8. september 2016



Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Liberal Alliance har bestilt et budgetnotat om nedsættelse af erhvervsafgifter.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet nedenstående oversigt over erhvervsafgifter i 2016 og de forventede 2017-gebyrer. I forlængelse heraf kan det oplyses, at forvaltningen til budget 2017 har udarbejdet budgetnotat, 'Bevillingsbortfald: Fritagelse for erhvervsgebyrer' om bevillingsbortfald af afgiftsfritagelsen på udeservering, filmoptagelser, mobilt gadesalg, vareudstillinger.

Forvaltningen udarbejder ligeledes et budgetnotat, "Afskaffelse eller nedsættelse af byggesagsgebyr", som omhandler gebyrer i forbindelse med byggesagsbehandlingen. Byggesagsgebyret fremgår derfor ikke af oversigten, da der kommer et særskilt budgetnotat herom.

Erhvervsafgifterne, som i oversigten er markeret med en stjerne (*), omhandler det takstfinansierede område, hvor taksten er afhængig af udgiften på området. Der kan derfor ikke afsættes midler i budgetforhandlingerne til en nedsættelse af taksten på det takstfinansierede område.

Gebyr	Takst i 2016	Forventet takst i 2017	Forventede indtægter i 2017
Miljøgodkendelser	312 kr.	318 kr.	0,7 mio. kr.
Erhvervsadministrationsgebyr*)	750 kr.	585 kr.	12,9 mio. kr.
Dagrenovation, rene erhverv*)	11,50 kr. pr. liter ugentligt	11,50 kr. pr. liter ugentligt	24,5 mio. kr.
Genbrugsstation, erhverv*)	Enten betaling pr. besøg eller årsabonnement	Enten betaling pr. besøg eller årsabonnement	2,5 mio. kr.
Afhentning af klinisk risikoaffald*)	Betaling afhænger af tømningsfrekvens og mængde	Betaling afhænger af tømningsfrekvens og mængde	3,6 mio. kr.

Rottebekæmpelse*)	0,022 promille	Taksten fastsættes først i november 2016 på baggrund af den samlede ejendomsværdi i kommunen	Taksten fastsættes først i november 2016 på baggrund af den samlede ejendomsværdi i kommunen
Modtagelse af forurennet jord*)	68 kr. pr. ton	68 kr. pr. ton	93,0 mio. kr.
Erhvervslicens (op til 10 biler)	2.895 kr.	2.950 kr.	2,3 mio. kr.
Værkstedslicens	100 kr.	100 kr.	0,1 mio. kr.
Erhvervsperiodekort pr. dag de første 4 dage	90 kr.	92 kr.	2,9 mio. kr.
Erhvervsperiodekort pr. dag de efterfølgende dage	61 kr.	62 kr.	0,5 mio. kr.
Afgift for råden over offentligt vejareal (containere)	147 kr. i Indre by, 74 kr. i øvrige by	150 kr. i Indre by, 76 kr. i øvrige by	28,0 mio. kr.
Bod vedr. forsinkelser på vejarbejde	Bodens størrelse er 1 kr/årsdøgntrafik/dag	Bodens størrelse er 1 kr/årsdøgntrafik/dag	0,5 mio. kr.
Vareudstillinger m.m.	Afgiftsfri	Afhænger af størrelse og sted; mellem 1.181 kr. og 10.898 kr.	1,5 mio. kr.
Reklameskilte	Afhænger af størrelse og sted, mellem 694 kr. og 4.067 kr.	Afhænger af størrelse og sted, mellem 708 kr. og 4.153 kr.	2,8 mio. kr.
Bøsninger til flagstænger, parasoller, o.l.	1.538 kr.	1.570 kr.	0,1 mio. kr.
Mad, frugt og blomster, forfriskninger, smykker m.m.	Afgiftsfri	Afgiftsfri	
Mobilt gadesalg samt fortovs- og friluftst restauranter	Afgiftsfri	24.690 kr. (opkræves halvårligt) (Mobilt gadesalg)	1,5 mio. kr.
Stilladsreklamer	Afhænger af vejtype, mellem 3 kr. og 13 kr.	Afhænger af vejtype, mellem 3 kr. og 13 kr.	4,5 mio. kr.
Bill Boards	48 kr. i Indre by, 37 kr. i øvrige by	49 kr. i Indre by, 38 kr. i øvrige by	0,5 mio. kr.
Filmoptagelser	Afgiftsfri	150 kr. i Indre by, 86 kr. i øvrige by	0,1 mio. kr.
Afgift for råden over parkareal til byggepladser	Flere takster mellem 51 kr. og 1.626 kr.	Flere takster mellem 52 kr. og 1.660 kr.	0,2 mio. kr.
Afgift for gaderenholdelse	Flere takster mellem 121,13 kr. og 721,09 kr.	Flere takster mellem 124,81 kr. og 743,01 kr.	66,1 mio. kr.



TMI23 Styrkelse af kontrolarbejdet med overholdelse af boligreguleringsloven



8. september 2016

Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Alle bydele

Baggrund

I forlængelse af behandlingen af et medlemsforslag på Borgerrepræsentations møde den 22. juni 2016 blev Teknik- og Miljøforvaltningen bedt om at udarbejde et budgetnotat om styrkelse af kontrollen med overholdelse af boligreguleringsloven.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har ansvaret for kontrollen med, om reglerne i bestemmelserne for boligreguleringsloven bliver overholdt. Dette omhandler bl.a. opfølgning i forhold til tomme boliger for derigennem at sikre, at boligmassen udnyttes til det, den er bestemt til. Forvaltningens Team Tomme Boliger består i dag af tre årsværk, som har til opgave at undersøge, hvor længe boliger står tomme, hvorfor de står tomme samt at give påbud med krav om genoptagelse af beboelsen eller gennemføre udsættelser, som lovgivningen giver mulighed for. Der gives typisk frister i forhold til salg af ejer- og andelsboliger, renovering og istandsættelse samt udlejning. Herudover behandles ansøgninger om dispensation for pligten til helårsbeboelse/supplerende bolig for eksempelvis diplomater og folketingsmedlemmer/ministre.

Kontrollen tager udgangspunkt i en digital løsning, hvor informationen fra Bygnings- og Boligregistret (BBR) kobles med folkeregisterets data om boliger, der har været uden tilmelding i mere end seks uger. Herefter undersøger forvaltningen bl.a. om der er byggesag på ejendommen, inden ejeren kontaktes. Det nuværende IT-system, der blev udviklet i 2014 og videreudviklet i 2015-2016, giver i langt højere grad end det tidligere system, der forudsatte manuelle opslag i registre, mulighed for at målrette kontrollen.

Indsatsen er tilrettelagt med udgangspunkt i, at de boliger, som har stået tomme længst, kontrolleres først. Med den nuværende bemanning kan boliger have stået tomme i ca. et år, inden de kontrolleres. Med ansættelse af ét årsværk yderligere vil det være muligt at iværksætte kontrollen, allerede når boligen har stået tom i seks måneder. Med ansættelse af 1½ årsværk vil det være muligt at iværksætte kontrollen efter fire måneder samt at sikre øget opfølgning i forhold til skriftlig henvendelse eller fysisk fremmøde. Derudover vil det være muligt at analysere, hvordan nye tendenser i boligmarkedet med korttidsudleje m.v. kan håndteres, herunder undersøge nye muligheder for og finde redskaber til, hvordan problemet kan adresseres.

I dag ligger opsøgende arbejde uden for forvaltningens muligheder, idet et tilsyn i forbindelse med kontrol kræver hjemmel i boligreguleringsloven. Forvaltningen har dog allerede taget initiativ til at få ændret boligreguleringsloven ved fremsendelse af forslag til Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet. Erfaringen med kontrollen af tomme boliger viser, at en stor del af sagerne løser sig selv i løbet af ca. fire måneder, og vurderingen er, at det ikke er hensigtsmæssigt at iværksætte en indsats tidligere. Det vil alene have signalværdi. En bolig skal stå tom i seks uger før forvaltningen kan sætte kontrol i gang. I kontrolarbejdet gives der typisk frister på tre-seks måneder til genoptagelse af beboelsen.

Med en indsats efter seks måneder hhv. fire måneder vil forvaltningen kunne sikre tidligere henvendelse og hurtigere opfølgning samt reducere tomgangen i boligmassen. Det er forvaltningens erfaring, at boligejerne i de fleste tilfælde reagerer hurtigt i forhold til at sikre en genoptagelse af beboelsen, når kommunen har henvendt sig. Kontrollen foretages for alle boliger uanset ejerform.

Med en opnormering af området vil forvaltningen i højere grad end i dag kunne lave konkrete vurderinger af de tomme boliger med igangværende byggesager gennem en fælles indsats med byggesagsbehandlere. På den måde kan der følges op over for boligejere, hvis byggesagen ikke har betydning for, om boligen er egnet til beboelse. En styrket indsats vil desuden betyde tidligere opmærksomhed på firmaudleje eller anden korttidsudleje f.eks. til feriegæster, uansøgt nedlæggelse af beboelse/erhvervsmæssig benyttelse.

Overordnede målsætninger og effekter

Formålet med budgetønsket er at styrke kontrollen med, at boligreguleringsloven bliver håndhævet, så antallet af tomme helårsboliger minimeres.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Hurtigere indsats overfor ejere af boliger, hvor der ikke er tilmelding i folkeregisteret	<ul style="list-style-type: none"> - Reduceret tomgang i boligmassen. - Efterlevelse af lovgivning om bopælspligt. - Hurtigere tilmelding til folkeregisteret. - Tidligere opmærksomhed på firmaudleje eller anden korttidsudleje f.eks. til feriegæster, uansøgt nedlæggelse af beboelse/erhvervsmæssig benyttelse.
Styrket indsats i forhold til vurdering af tomme boliger med igangværende byggesager på ejendommen, vurdering af sagernes karakter i forhold til, om boligen kan bebos mens byggeriet står på	<ul style="list-style-type: none"> - Reduceret tomgang i boligmassen. - Efterlevelse af lovgivning om bopælspligt. - Hurtigere tilmelding til folkeregisteret
Beskæftigelseseffekt (0,8 mio. kr.)	1½ ekstra sagsbehandler

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på 0,75 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at yderligere ét årsværk til opgaven vil give mulighed for at tilrettelægge en øget indsats i forhold til den konstaterede sagsmængde på området og at yderligere 1½ årsværk vil styrke kontrollen betydeligt. Projektet forventes igangsat i januar 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2017	2018	2019	2020	I alt
Styrkelse af kontrolarbejdet med overholdelse af boligreguleringsloven	750	750	750	750	3.000
<i>- 1½ årsværk til kontrol med boligreguleringsloven</i>	<i>750</i>	<i>750</i>	<i>750</i>	<i>750</i>	<i>3.000</i>

Risikovurdering

Indsatsen skal tilrettelægges, så det sikres, at der er sagsbehandlingskapacitet i forvaltningen til at følge op på de henvendelser, der laves til boligejerne med potentielt tomme boliger. Ejerne får en frist på tre uger til at melde tilbage, hvorefter den kommunale sagsbehandler skal følge op. Den opfølgning bør ske umiddelbart efter tre-ugers fristen udløb, hvis det ikke skal skabe unødigt utilfredshed og usikkerhed hos de berørte boligejere.

Det er forvaltningens vurdering, at den opfølgende sagsbehandling vil svare til den kommunale kapacitet, hvis der ansættes yderligere ét årsværk, og udgangspunktet for henvendelser til boligejerne er, at boligen har stået tom i seks måneder. Ansættes 1½ årsværk vil udgangspunktet for henvendelser til boligejerne være fire måneder.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede serviceudgifter på 0,75 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at yderligere ét årsværk til opgaven vil give mulighed for at tilrettelægge en øget indsats i forhold til den konstaterede sagsmængde på området og at yderligere 1½ årsværk vil styrke kontrollen betydeligt. Beløbet i tabel 3 kan nedskaleres til 500 t. kr., såfremt der kun ønskes at ansætte ét årsværk svarende til, at der fremover vil ske opfølgning efter 6 måneder.

Tabel 3. Serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- 1½ årsværk til kontrol med boligreguleringsloven – opfølgning efter 4 måneders tomgang	750	750	750	750	3.000
Serviceudgifter i alt	750	750	750	750	3.000

Projektet forventes igangsat i januar 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2017

Tidligere afsatte midler

I budget 2015 blev der afsat 0,7 mio. kr. årligt i perioden 2015-2016 til øget kontrol med firmaudlejning. Teknik- og Miljøudvalget har 25. april 2016 via midler fra omstillingsprocessen afsat 1,06 mio. kr. inden for egen ramme til at gøre indsatsen permanent.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2015		700	700		
TMU 25.04.2016				1.060	1.060
Afsatte midler i alt		700	700	1.060	1.060

Henvisninger

Medlemsforslag om undersøgelse af Airbnbs og andre lignende udlejningsportalers betydning for boligmarkedet i København, Borgerrepræsentationen den 22. juni 2016.

<http://www.kk.dk/indhold/borgerrepraesentationens-modemateriale/22062016/edoc-agenda/95728c70-53ef-46b9-9406-18a8dfcd576c/fac90419-cc84-4f5e-a545-779f3d3dfde2>



TMI55 Motionsredskaber ved løberuten langs Søerne

12. september 2016



Baggrund

Venstre har bestilt et budgetnotat om opstilling af motionsredskaber ved løberuten langs Søerne. Motionsredskaberne skal kunne benyttes af seniorer.

Indhold

Ved Søerne i København er der de sidste fire år sket en fordobling i antallet af daglige besøgende fra ca. 6.000 til 12.000. En del af de besøgende benytter omgivelserne ved Søerne til motion. Eksempelvis er der mange, som benytter stierne rundt om Søerne som løberute. Flere steder i København er der opsat motionsredskaber, som københavnernes kan bruge undervejs på deres løbeture bl.a. ved Sortedamssøen. Disse redskaber er dog ikke specielt rettet mod seniorer, der ofte har brug for nogle lidt anderledes motionsredskaber end yngre borgere. For seniorer vil det ofte være relevant at kunne træne balance og større muskelgrupper med lav belastning.

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at der etableres et træningsmiljø på et udvalgt sted ved Søerne målrettet seniorer. Udformningen af selve træningsmiljøet skal ske i samspil med f.eks. Ældresagen og fysiologiske fagfolk, så det sikres, at træningsmiljøet kan benyttes af den ønskede målgruppe.

Den nærmere placering skal afklares, men forvaltningen foreslår en placering i Fredens Park, hvor der i forvejen er opstillet motionsredskaber. I Pleje- og Udviklingsplanen for Fredens Park fra 2014 er der angivet mulighed for at udvide træningsfaciliteter i forbindelse med de allerede opstillede motionsredskaber. Det nye træningsmiljø vil kræve dispensation fra fredningen, da det er et nyt synligt anlæg i parken.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Initiativet understøtter Københavns Kommunes sundhedspolitik 2015-2025 ved at bidrage til øget sundhed blandt københavnernes. Initiativet understøtter endvidere Fællesskab København ved at bidrage til et varieret byliv og at flere opholder sig mere i byen samt målet om, at flere københavnernes skal opholde sig 20 % mere i byens rum.

Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Indre By, Vesterbro, Nørrebro, Østerbro

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Etablering af motionsredskaber langs løberuten ved Søerne.	- Øget sundhed blandt københavnere. - Flere opholder sig længere i byrummet. - Et varieret og mangfoldigt byliv.
Beskæftigelseeffekt (0,8 mio. kr.)	1,0 årsværk

Note: Beskæftigelseeffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Etablering af motionsredskaber langs løberuten ved Søerne.	800	100

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Der skal indhentes dispensation fra fredningsbestemmelser for placering af motionsredskaber. Der er en risiko for, at sagsbehandlingen kan trække ud, og der er en risiko for, at dispensation ikke vil blive givet.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2018 og frem.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering og udførelse		800				800	800*
Anlægsudgifter i alt		800				800	800*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift			100	100	100	300	
Afledte serviceudgifter i alt			100	100	100	300	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i juli 2017 og ibrugtaget i december 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juli 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TMI67 Beboerhave i Havneparken



31. august 2016

Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel

Amager Vest

Lokalitet/Adresse

Havneparken, Islands Brygge

Baggrund

Socialistisk Folkeparti har bestilt et budgetnotat om en beboerhave på Islands Brygge på baggrund af et idéoplæg, der er udviklet af lokale bryggeboere og Islands Brygge Lokaludvalg.

Indhold

Havneparken er en succes med rigtig mange besøgende. Særligt de senere år er mange københavnske unge begyndt at benytte parkens plæner, borde og bænke i en grad, så det er blevet vanskeligt at finde et stille og roligt sted for de gæster – herunder ældre borgere – som har behov for det.

Formålet med projektet er at skabe en have i den eksisterende park. Det skal være en have til stille ophold og samvær især egnet til ældre. Den lille have med borde, stole og bænke, indrammet af lægivende hække, indpasses i den eksisterende plan for den offentlige Havnepark i den sydlige ende tæt på legepladsen og omkring en eksisterende gruppe tjørnetræer. Her er også kørestolsramper frem til haven.

Forslaget er udviklet af lokale borgere, som også i sin tid var med til at tegne det nuværende parkanlæg. Projektet er et samskabelsesprojekt, hvor lokaludvalg og lokale græsrodder deltager i projekteringen sammen med Københavns Kommune. Den efterfølgende pleje sker i tæt samarbejde mellem beboere og kommunens drift, så der sikres lokalt ejerskab, og haven sikres ordentlig pleje.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Aktuelle parklivsmålinger peger på, at ældre opholder sig mindre i Københavns parker end andre aldersgrupper. Et sted til stille ophold og samvær, der indrettes med læhegn, borde og bænke, vil især tilgodese de ældres behov. Beboerhaven vil give et nyt grønt og levende byrum af høj kvalitet. Beboerhaven vil kunne indgå i Havneparken og give bedre plads til mangfoldighed, og samtidig være tro mod helheden i det eksisterende anlæg.

Driften af området er en udfordring, som initiativtagerne ønsker vendt til en styrke, idet der ønskes at lave en partnerskabsaftale med lokale beboere for den ny have.

Forslaget følger op på Københavns Kommunes Bylivsregnskab, som peger på ønsker om mere grønt og bedre mulighed for 'stille steder' i byen samt understøtte mål i Fællesskab København om:

- At københavnere opholder sig 20 % mere i byens rum.
- At 90 % af københavnere er enige i, at deres lokalområde er levende og varieret.
- At 75 % af københavnere oplever København som en grøn by.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Etablering af beboerhave med afgrænsning og møblering	- Bedre og grønnere byrum. - Øger den biologiske mangfoldighed og forbedrer mikroklimaet på stedet. - Mere plads til ophold. - Større social mangfoldighed ved bedre opholdsmuligheder også for ældre i Havneparken. - Nyt pusterum i byrummet.
Etablering af partnerskab og en partnerskabsaftale	- Den fremtidige drift af haven støttes af beboerne. - Aktiviteten bidrager til tryghed. - Der gives ejerskab og plads til beboerengagement.
Beskæftigelseffekt (0,4 mio. kr.)	0,4 årsværk

Note: Beskæftigelseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Beboerhaven har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,4 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/1)</i>	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Beboerhave i Havneparken	360	25

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Der formodes at være en forurening på grund af tidligere aktiviteter i det gamle industriområde. Den økonomiske risiko er dog ikke afgørende på grund af projektets beskedne størrelse.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Beboerhaven har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,4 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2017 og 0,03 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til drift og vedligeholdelse.

Projektet indeholder ikke projekteringsudgifter, da projektet udvikles af gruppen bag idéoplægget som et samskabelsesprojekt med Teknik- og Miljøforvaltningen. Det oprindelige idéforslag er på 0,31 mio. kr., men det er forvaltningens vurdering, at der også bør afsættes et beløb til projektledelse og tilsyn for at gennemføre projektet.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektledelse		50				50	50*
- Udførelse		310				310	310*
Anlægsudgifter i alt		360				360	360*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift		10	25	25	25	85	
Afledte serviceudgifter i alt		10	25	25	25	85	

Projektet forventes igangsat i april 2017 og ibrugtaget i december 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2017

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

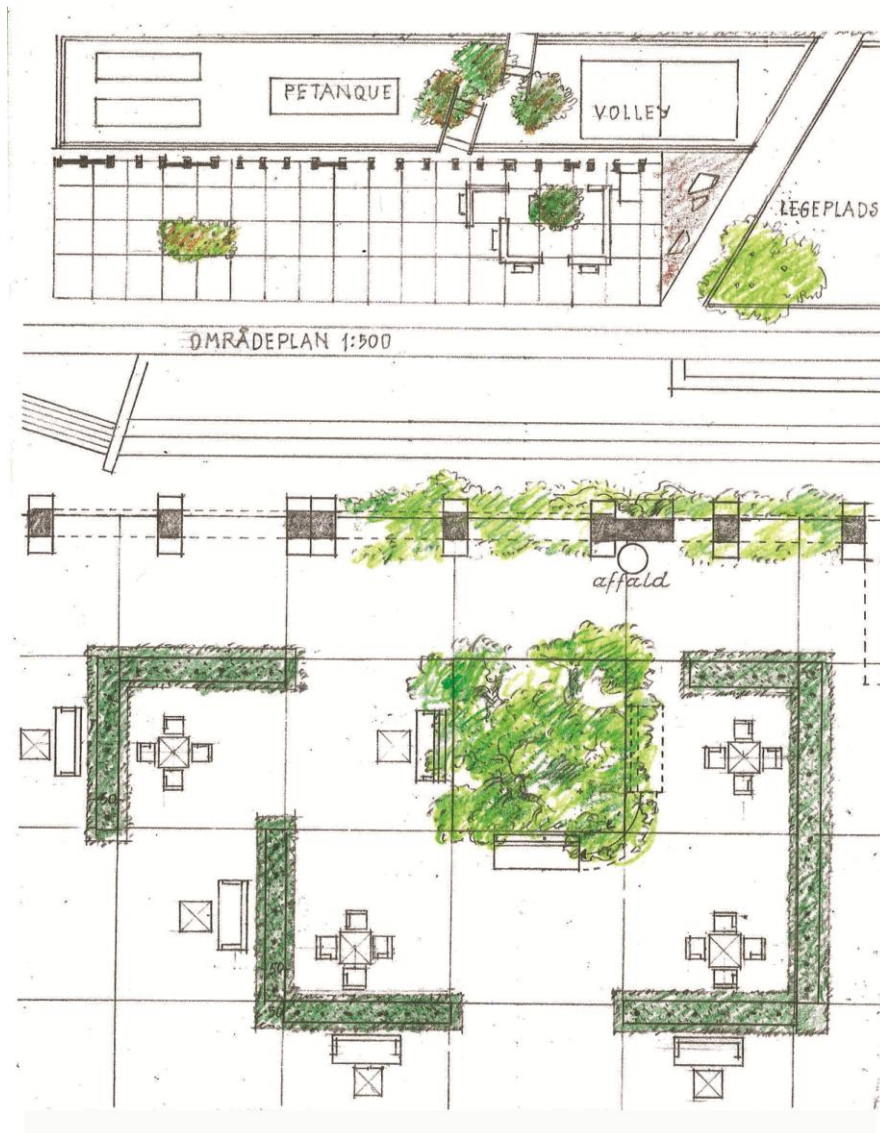
Bilag

Bilag 1. Skitseforslag



TMI67a Bilag I. Skitseforslag

Skitseforslaget viser placering op ad muren til volleybanen og skitse til indretning af opholdshaven ved et af de eksisterende tjørnetræer på betonfladen nær ved legepladsen.





TMI88 Blomsterløg i midter- og siderabatterne på byens boulevarder og indfaldsveje (revideret den 12 september)

11. september 2016



Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Det Konservative Folkeparti har bestilt et budgetnotat om at etablere blomsterbede i midter- og siderabatterne på det overordnede vejnet.

Indhold

Der har i de senere år været et stadigt stigende ønske om at øge det grønne udtryk i København, herunder at forskønne de større indfaldsveje. En enkel og omkostningseffektiv måde at tilgodese dette ønske på, er ved at øge mængden af blomsterløg i allerede eksisterende græsarealer i midter- og siderabatter langs boulevarder og større indfaldsveje.

I forårs månederne vil blomsterløg give en farvestrålende oplevelse langs veje-/cykelstier, hvor rigtig mange københavnere og besøgende passerer. Blomsterløg er samtidig en god måde at skabe blomstrende midter- og siderabatter på, da de kræver mindre pleje end traditionelle blomster- og staudebede. Traditionelle blomsterbede er derimod ofte problematiske, når de er vejnære. Det skyldes, at det er nødvendigt af lave vejafspærring for at driftsfolkene kan komme til at pleje bedene under sikre forhold. Driften af midter- og siderabatter med blomsterløg vil typisk bestå af kantklipping langs blomsterne, manuel affaldsopsamling i blomstringsperioden og bortskafelse af afklip efter endt blomstring.

Det vurderes, at det med en anslået gennemsnitsbredde på 1 m vil være ca. 2,5 km vejrabat og andre græsarealer langs vejene, der på denne måde bliver forskønnet.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret.

Overordnede målsætninger og effekter

Indsatsen vil give en oplevelse af bynatur i form af blomstrende bede langs vejrabatter/cykelstier udvalgte steder på en omkostningseffektiv måde.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Lægning af blomsterløg	- Blomstrende by der bidrager til oplevelsen af bynatur.
Beskæftigelseseffekt (1,0 mio kr)	1,2 årsværk

Note: Beskæftigelseeffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i perioden 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes anlagt i september-oktober 2017.

Forslaget tager afsæt i udlægning af blomsterløg på ca. 2.500 m² forskellige steder i byen. Initiativet kan skaleres i forhold til størrelsen af de arealer, der ønskes tilplantet med blomsterløg.

Initiativet vil kunne opskaleres til det dobbelte ved at inddrage flere rabatter, heller og yderkanter af parker/ grønne områder.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Lægning af blomsterløg	1.000	100

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2018 og frem til klipning af kanter og nedklipning af visnede løgplanter.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Lægning af løg		1.000				1.000	1.000*
Anlægsudgifter i alt		1.000				1.000	1.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift			100	100	100	300	
Afledte serviceudgifter i alt			100	100	100	300	

Anlægsprojektet forventes fysisk gennemført i efteråret 2017, hvor der lægges blomsterløg fra september til oktober 2017, og løgene forventes at blomstre første gang i foråret 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	September 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2017

Tidligere afsatte midler

Der er i 2016 via omstillingsstrategien prioriteret 0,9 mio. kr. til lægning af løg i forskellige byrum, herunder vejrabatter. Der er i 2016 via omstillingsstrategien prioriteret 1,1 mio. til grønne og frodige rabatter. Løgplanter er en mulighed inden for dette formål.



TMI95 Blomsterkummer ved Nørreport Station og på Højbro Plads

12. september 2016

Baggrund

Det Konservative Folkeparti har bestilt et budgetnotat om blomsterkummer ved Nørreport Station og på Højbro Plads.

Indhold

Nørreport Station og Højbro Plads er meget befærdede områder med et højt aktivitetsniveau. Det betyder, at der skal tages mange hensyn til udfoldelsesmulighederne i forbindelse med placeringen af blomsterkummerne. Det skal samtidig sikres, at kummerne er tilgængelige for det materiel, som Teknik- og Miljøforvaltningen bruger ved vanding af blomster.

Blomsterkummer ved Nørreport Station

Forvaltningen foreslår, at der placeres op til fire blomsterkummer ved Nørreport Station. Den foreslåede placering er markeret med gult på kort 1 nedenfor.



Foreslået placering ved Nørreport Station

Kort 1. Nørreport Station

Blomsterkummerne placeres et centralt sted ved Nørreport Station, hvor pladsen er åben, og hvor blomsterkummerne vil træde tydeligt frem i bybilledet. Samtidig vil kummerne genere det store aktivitetsniveau på pladsen mindst muligt. Blomsterkummerne placeres lidt tilbagetrukket i forhold til selve stationspladsen af hensyn til færdslen på kryds og tværs af pladsen, ligesom placeringen tager højde for servicekørsel, ledelinjer for blinde og andet byudstyr.

Blomsterkummer på Højbro Plads

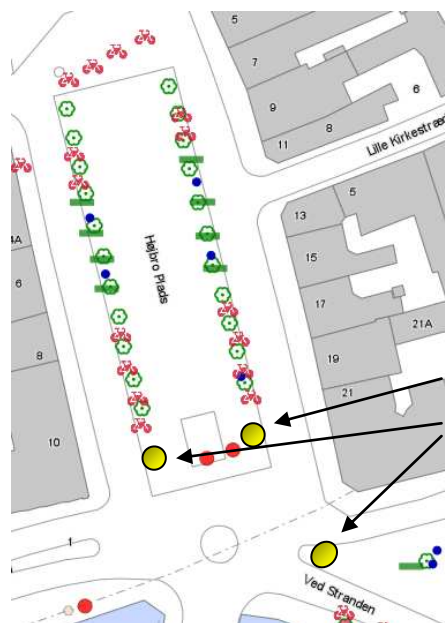
Forvaltningen foreslår, at der placeres op til fem blomsterkummer fordelt i tre områder på Højbro Plads. De foreslåede placeringer er markeret med gult på kort 2 nedenfor.

Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Indre by

Lokalitet/Adresse
Nørreport Station Højbro Plads



Foreslåede placeringer ved Højbro Plads

Kort 2. Højbro Plads

Der placeres en blomsterkumme på hver side af rytterstatuen af Absalon og op til tre blomsterkummer på hjørnet af Ved Stranden. Placeringerne af kummerne tager højde for ganglinjer, cykeltaxa pladser, andet byudstyr, træer og arealer til udeserveringer og arrangementer.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret

Overordnede målsætninger og effekter

Blomsterkummerne vil bidrage til oplevelsen af mere bynatur i bybilledet på steder, hvor der ikke er meget grønt i forvejen, og hvor der dagligt færdes mange mennesker. Tiltagene understøtter dermed visionen om mere bynatur i Fællesskab København.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Blomsterkummer ved Nørreport Station og på Højbro Plads	- Mere bynatur. - En grønnere by. - Højere livskvalitet.
Beskæftigelseseffekt (0,2 mio. kr.)	0,2 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,18 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,07 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i april 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2017
Blomsterkummer ved Nørreport Station og på Højbro Plads	180	72
- Blomsterkummer ved Nørreport Station	80	32
- Blomsterkummer på Højbro Plads	100	40

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Der kan dog dukke forhold op, som forvaltningen ikke har været opmærksom på og som vil betyde, at placeringerne er uhensigtsmæssige. Blomsterkummerne vil i givet fald blive omplaceret.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,18 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,07 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til omplantning, planter og vanding.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
<i>Blomsterkummer ved Nørreport Station</i>							
- Udførelse		80				80	80*
<i>Blomsterkummer på Højbro Plads</i>							
- Udførelse		100				100	100*
Anlægsudgifter i alt		180				180	180*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
<i>Blomsterkummer Nørreport Station</i>							
- Vedligehold og drift		32	32	32	32	112	
<i>Blomsterkummer på Højbro Plads</i>							
- Vedligehold og drift		40	40	40	40	140	
Afledte serviceudgifter i alt		72	72	72	72	252	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i januar 2017 og ibrugtaget i april 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	April 2017

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TMI97 Nye parkeringspladser i gul zone ved etablering af skråparkering uden omlægning af kantsten

12. september 2016

Baggrund

I forbindelse med budgetforhandlingerne er der bestilt et budgetnotat om nye parkeringspladser i gul zone ved etablering af skråparkering uden omlægning af kantsten.

Indhold

Belægningsgraden er på nogle tidspunkter af døgnet over 100 % på Ydre Østerbro, Ydre Nørrebro og Valby hvor der fra 1. marts 2017 indføres en ny gul betalingszone. Det medfører på nuværende tidspunkt, at det er svært for beboere og besøgende at finde en parkeringsplads, hvilket øger søgetrafikken og miljøbelastningen.

Det foreslås derfor at gennemføre en screening, som skal afklare, hvor det er muligt, uden at flytte kantsten, at etablere flere terrænparkeringspladser ved at omlægge længdeparkering til skråparkering samt en kortlægning af, hvor mange ekstra pladser, der kan etableres. Herudover afsættes en pulje til etablering af 400 skråparkeringspladser, hvoraf 50-100 pladser vil være en reel tilvækst.

Optimeringspotentialet kendes ikke forud for en kortlægning, og det kan derfor ikke garanteres, at der kan findes 50-100 nye parkeringspladser ved at omlægge til skråparkering. Det forventes, at potentialet er størst på Ydre Østerbro og herefter Ydre Nørrebro og Valby. Findes potentialet at være markant større end forventet prioriteres områder med højst belægning, og Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, om der skal søges midler til etablering af mere skråparkering i gul zone i forbindelse med overførelssagen 2016-2017.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Initiativet skal gøre det lettere for beboere og besøgende at finde en parkeringsplads og dermed medføre mindre søgetrafik og mindre miljøbelastning. På den anden side kan en øget tilgængelighed af parkeringspladser nær bolig være et parameter, som påvirker, hvorvidt københavnere anskaffer sig bil. Dette budgetnotat kan med fordel ses i sammenhæng med den kommende udvidelse af betalingsområdet med ny gul zone, som alt andet lige vil have en indflydelse på parkeringsbelægningen i området og muligvis ændre behovet.

Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Nørrebro, Østerbro, Valby

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Kortlægning	- Overblik over mulighederne for at optimere parkeringsmulighederne uden flytning af kantsten.
Pulje til opstrikning	- Bedre parkeringsmuligheder for beboere og besøgende. - Øget incitament til at have bil.
Beskæftigelseseffekt (0,5 mio. kr.)	0,6 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 0,27 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltalseffekt)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/1)</i>	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018	Afledt årlig servicemåltalseffekt ved fuld indfasning fra 2018
Nye parkeringspladser i gul zone ved etablering af skråparkering uden omlægning af kantsten	550	12	277

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Der er risiko for, at optimeringspotentialer er større eller mindre end beskrevet i dette budgetnotat, hvilket vil have indflydelse på servicemåltalseffekten.

Bilag. Tekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 0,27 mio. kr. årligt fra 2018 og frem som følge af oprettelsen af 75 parkeringspladser i gul betalingszone. Provenuet vil som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet kun påvirke servicemåltallet og dermed ikke have en finansiel betydning.

Tabel 3. Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltalseffekt

<i>(1.000 kr. – 2017 p/1)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		200				200	200
- Udførelse		350				350	350
Anlægsudgifter i alt		550				550	550*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift			12	12	12	36	
Afledte serviceudgifter i alt			12	12	12	36	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
- Provenu			-277	-277	-277	-831	
Afledt servicemåltalseffekt i alt			-277	-277	-277	-831	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i maj 2017 og ibrugtaget i oktober 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2017



F1f - Grundkapitalmidler til kompenserende alment nybyggeri ved anvisning af flygtninge til almene boliger

7. september 2016



Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Bydel
Alle bydele

Baggrund

I overførselssagen 2015-2016 blev der afsat grundkapitalmidler til etablering af 8.250 m² (ca. 165 boliger) målrettet flygtninge svarende til boligbehovet i 2016. Baseret på udmeldinger fra Udlændingestyrelsen forventes Københavns Kommune at modtage yderligere 449 flygtninge i 2017 og et endnu ikke udmeldt antal i 2018. Københavns Kommune forventes at kunne boligplacere op til ca. 1.100 flygtninge i en almen bolig i perioden 2016-2018. Københavns Kommune er p.t. i forhandling med BL - Danmarks Almene Boliger om en aftale for perioden 2016-2018, der sikrer, at overførselssagens målsætning om ”at det samlede omfang af almene boliger minus boliger udlejet til flygtninge forbliver uændret på sigt”. Hvis denne målsætning fortsat skal indfris, er der behov for at afsætte midler til grundkapitalindsat til opførelse af kompenserende alment nybyggeri.

Indhold

For at imødekomme behovet for nye almene boliger som følge af det forventede antal modtagne flygtninge i 2016-2017, er det Teknik- og Miljøforvaltningens og Økonomiforvaltningens vurdering, at der samlet skal opføres 15.000 m² almene boliger, svarende til en kompensation på 25 m² pr. anvist flygtning. Da midler til opførelse af 8.250 m² allerede er afsat med overførselssagen 2015-2016 mangler der, at blive afsat midler til dækning af det overskydende boligbehov svarende til ca. 6.750 m², hvoraf ca. 4.725 m² forventes opført som familieboliger og 2.025 m² forventes opført som ungdomsboliger. Der ønskes derfor 18,0 mio. kr. til dækning af det forventede grundkapitalindsat i 2017.

Flygtningekvoten for 2018 er endnu ikke blevet udmeldt af Udlændingestyrelsen. For at kunne indgå en aftale med BL – Danmarks Almene Boliger for perioden 2016-2018 skal der afsættes yderligere grundkapital, når kvotestørrelsen for 2018 er endeligt udmeldt.

Såfremt der anvises mindre end de 1.100 personer, der forudsættes i aftalen med BL, vil overskydende grundkapital udmøntes som led i Københavns Kommunes overordnede målsætning om 20 % almene boliger. Såfremt der i perioden anvises flere flygtninge til almene boliger end

forudsat i aftalen, vil der fremlægges forslag til finansiering af en eventuelt udvidet kompensation i kommende budgetforhandlinger.

Det gælder, at det opførte antal boliger skal være tilstrækkelig til at kompensere for de eksisterende almene boliger, der på kort sigt anvendes til permanent boligplacering af flygtninge, således at den samlede almene boligmasse ikke påvirkes negativt som følge af flygtninge modtaget i 2016-2018. Dette er i overensstemmelse med principperne i overførsels-sagen 2015-2016.

Overordnede målsætninger og effekter

Med budgetnotatet afsættes midler til håndtering af presset på det almene boligmarked i 2016-2018 som følge af opgaven med permanent boligplacering af modtagne flygtninge.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Kompenserende almene boliger (6.750 m ²)	- Kompensere for den øgede boligefterspørgsel i 2016-2018 som følge af boligplacering af flygtninge.
Beskæftigelseseffekt (180,0 mio. kr.)*	216,0 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

* Den kommunale grundkapital svarer til 10 % af anskaffelsessummen i 2017.

Økonomi

Projektet har estimerede udgifter til finansposter på 18,0 mio. kr. i 2017. Der skal som konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2020, 0,2 mio. kr. i 2021 og 0,4 mio. kr. fra 2022 og frem. De almene boliger forventes ibrugtaget løbende fra 2020.

Tabel 2. Overordnet økonomi (Finansposter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	Finansposter 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2022
Kompenserende almene boliger (6.750 m²)	18.036	387

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger. specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede udgifter til finansposter på 18,0 mio. kr. i 2017. Der skal som konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2020, 0,2 mio. kr. i 2021 og 0,4 mio. kr. fra 2022 og frem til ungdomsboligbidrag og grundskyldstilskud til de nyetablerede almene ungdomsboliger.

Nye ungdomsboliger vil være berettiget til at modtage det kommunalt bestemte grundskyldstilskud og det lovpligtige ungdomsboligbidrag. Begge tilskudstyper fungerer som et direkte huslejetilskud til almene ungdomsboliger for at holde huslejen i almene ungdomsboliger nede. Udgifterne til nyetablerede ungdomsboliger udløses i takt med, at boli-

gerne ibrugtages. I udgifterne er medtaget en estimeret årlig stigning på grundskyldstilskuddet på 7 %.

Tabel 3. Finansposter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
<i>Finansposter</i>							
- Almene boliger (6.750 m ²)	18.036						18.036
Finansposter i alt	18.036						18.036
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Grundskyldstilskud				91	194	311	
- Ungdomsboligbidrag				25	50	76	
Afledte serviceudgifter i alt				116	244	387	747

Det endelige antal boliger beror på de valgte gennemsnitsstørrelser for etablerede boliger. Såfremt det konkret vurderes hensigtsmæssigt at etablere nogle boliger som større enheder til større familier eller med henblik på at opnå en tilpas variation i det samlede boligudbud, påvirkes boligantallet. Desuden beror det endelige antal boliger på, at der kan tilvejebringes de fornødne grunde, og at grundkapitalen således kan udmøntes i den forudsatte takt jf. tabel 3. Såfremt midlerne udmøntes langsommere end forudsat, og en del af midlerne således udmøntes under en højere kommunal støtteprocent fra 2019 og frem, vil boligantallet påvirkes negativt og vice versa.

Midlerne udmøntes som led i den generelle udmøntning af kommunal grundkapital, og forventes tidligst at kunne ibrugtages fra 2020 og frem. Borgerrepræsentationen forelægges de konkrete projekter til godkendelse efter de løbende udmøntningsrunder. Etablering af boligerne i den ønskede takt, jf. tabel 3, forudsætter, at der kan tilvejebringes de fornødne byggegrunde.

Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat midler til almene boliger i budget 2012, budget 2013, overførselssagen 2012-2013, budget 2014, overførselssagen 2013-2014, budget 2015, boligpakken 2015 og overførselssagen 2015-2016.

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2012	65.000						
Budgetaftale 2013		170.000	10.000	5.000	5.000		
Overførselssagen 2012-2013		65.500					
Budgetaftale 2014			200.000				
Overførselssagen 2013-2014			75.000				
Budgetaftale 2015				235.000			
Overførselssagen 2013-2014				2.100			
Boligpakken 2015				137.000		115.000	
Overførselssagen 2015-2016					10.500		
Afsatte midler i alt	65.000	235.000	285.000	379.100	15.500	115.000	



Fig - Implementering af aftale om boliger målrettet flygtninge

Baggrund

Københavns Kommune og den almene sektor er p.t. ved at indgå en aftale, der muliggør permanent boligplacering af ca. 1.100 flygtninge i perioden 2016-2018. Aftalen er en udløber af de beslutninger, der blev truffet i overførselssagen 2015-2016 og forventes indgået umiddelbart efter forhandlingerne om budget 2017, hvorefter aftalen i samarbejde med kommunens øvrige forvaltninger skal implementeres. Da København tidligere har været '0-kommune', og dermed ikke modtaget flygtning før i 2016, er der tale om løsning af en helt ny opgave i Teknik- og Miljøforvaltningen, som der ikke er afsat ressourcer til. For at kunne løse opgaven med implementering af boligaftalen er der derfor behov for at afsætte midler til ansættelse af ét supplerende årsværk.

Indhold

På baggrund af opgaven med boligplacering af modtagne flygtninge har Teknik- og Miljøforvaltningen været nødsaget til at anvende to fuldtidsstillinger, hvilket har medført, at andre kerneopgaver er blevet nedprioriteret. Det vurderes, at der i 2017 vil være behov for et supplerende årsværk til koordinering, implementering og tilsyn med aftalen indgået med den almene boligsektor.

Overordnede målsætninger og effekter

Opgaven med boligplacering af modtagne flygtninge er afgørende for, at Københavns Kommune udmønter målsætningerne i overførselssagen 2015-2016 samt sikrer, at den lovpligtige permanente boligplacering af flygtninge iværksættes så effektivt som muligt, således at flygtninge indkvarteres kortest muligt på Ottiliavej i Valby.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Implementering af flygtningeboligaftale	- Effektiv koordinering, implementering og tilsyn med den indgåede flygtningeboligaftale.

Økonomi

Indsatsen har estimerede serviceudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2017. Indsatsen forventes igangsat i januar 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt
Implementering af flygtningeboligaftale	600				600

6. september 2016

Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Alle bydele

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Indsatsen har estimerede serviceudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2017.

Indsatsen forventes igangsat i januar 2017

Tabel 3. Serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2017	2018	2019	2020	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Implementering af flygtningebolig-aftale	600				600
Serviceudgifter i alt	600				600

Indsatsen forventes igangsat i januar 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2017

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til løsning af boligplaceringsopgaven.



ØK3 Forlængelse af buslinje 9A til Margretheholm og Refshaleøen

Baggrund

Christianshavn Lokaludvalg, Refshaleøens Ejendomsselskab og beboere på Margretheholm har tidligere henvendt sig til Økonomiforvaltningen med ønske om, at buslinje 9A forlænges til Margretheholm og Refshaleøen.

Indhold

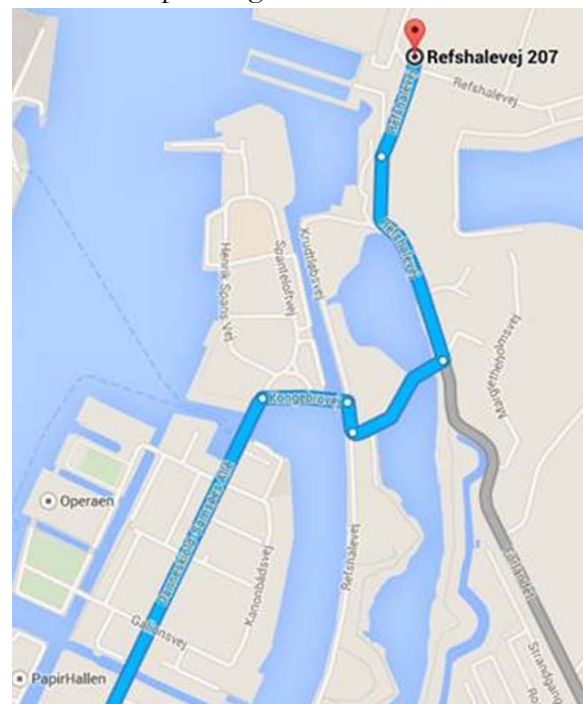
For at forbedre den kollektive betjening af Margretheholm og Refshaleøen omlægges buslinje 9A som beskrevet herunder. Ændringen kan implementeres fra april 2017.

Margretheholm betjenes i dag af buslinje 37, der har halvtimedrift i myldretiden og timedrift resten af dagen. Man kan vælge at indsætte flere afgangene på linje 37. Linje 37 betjener mange lokale mål, hvilket betyder, at linje 37s rute er lang, sammenlignet med en direkte forbindelse mellem Margretheholm og indre by. En omlægning af den allerede højfrekvente linje 9A, så den kører til Margretheholm og Refshaleøen i stedet for til Operaen, vil give beboerne på Margretheholm en direkte adgang til byen. Samtidig giver linje 9A natbetjening af Margretheholm og Refshaleøen. Det er ikke muligt at vende busser ved Margretheholm, hvorfor en forlængelse af 9A til den eksisterende vendeplads ved Refshaleøen er valgt.

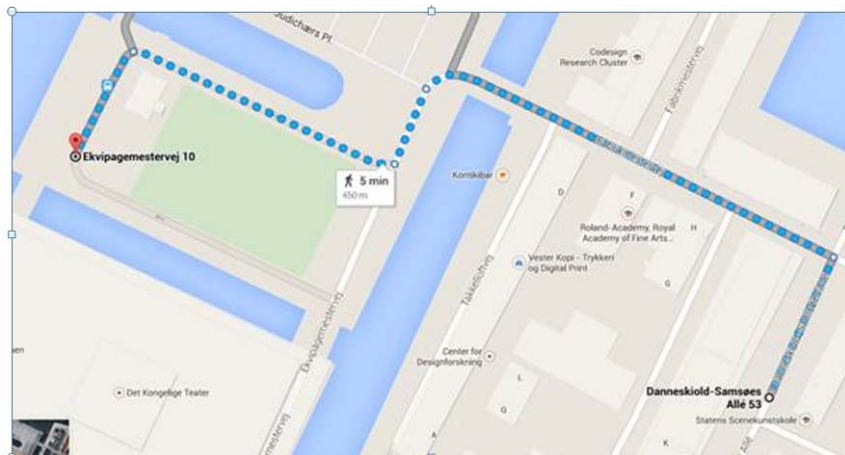
En omlægning af linje 9A vil give en marginalt dårligere betjening af Operaen på tidspunkter mellem forestillingerne, da 9A ikke vil have stop ved Operaen.

Efter en omlægning betjenes Operaen fortsat af havnebusserne og ekstrasbusser ved forestillingerne. Ekstrasbusserne kører direkte fra Københavns Hovedbanegård via Metroen på Christianshavns Torv til Operaen, hvilket giver en hurtig og direkte forbindelse til den øvrige kollektive trafik. Ekstrasbusserne kan etableres som en forstærkning af linje 9A eller som en selvstændig linje. Den præcise løsning forhandles mellem Økonomiforvaltningen og Movia.

Eksekveringsparat?	
Udvalgsbehandlet (TMU)	NEJ
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	JA



På tidspunkter uden for forestillinger betjenes Operaen af buslinje 9A ved stoppesteder på Danneskiold-Samsøes Allé. Det giver en gangafstand på 450 meter svarende til 5 minutters gang. Ud fra passagertællinger på linjen har Movia vurderet, at behovet for betjening, når der ikke er forestillinger, er begrænset.



Gangafstanden fra linje 9A stop til Operaen er 450 m svarende til 5 minutters gang.

Teknisk er det muligt at dele linje 9A, så hver anden bus kører til Operaen og hver anden bus kører til Refshaleøen, men det frarådes af Movia. En deling vil komplicere linjen for kunderne. Det er Movias erfaring, at linjenummeret er den primære identifikation for kunderne. Der ville således være en betydelig risiko for, at kunderne vælger den forkerte bus, når der er samme linjenummer til de to endestationer. Et forhold, der i særlig grad ville være problematisk for Operaen og Refshaleøen, hvor der er mange gæster, der kommer sjældent og derfor netop har behov for en enkel og let forståelig løsning.

Behovet for særkørsler til store events på Refshaleøen bortfalder.

Behovet for den nuværende betjening af Margretheholm og Refshaleøen med linje 37 bortfalder, og linjen forenkles, så der bliver endestation ved Amagerværket.

Overordnede målsætninger og effekter

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Forlængelse af linje 9A til Margretheholm og Refshaleøen.	<p>Der bliver en væsentlig forbedret kollektiv betjening af:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De nye boligområder på Margretheholm • Arbejdspladserne på den nordlige del af Holmen • Refshaleøens 2.000 daglige brugere <p>Den længere gangafstand til Operaen på tidspunkter uden for forestillingerne er en forringelse for personer, der ønsker transport til Operaen. Herunder medarbejdere, gæster til rundvisninger mv.</p>
Linje 37 får endestation på Amagerværket	Forenklet ruteføring der er lettere at kommunikere til kunderne.

Bydel og adresse

Refshaleøen og Margretheholm

Økonomi

Movia har estimeret, at forlængelsen vil medføre behov for indsættelse af en bus mere i kontrakt, samt ca. 5.600 køreplantimer.

Passagertallet ved forlængelsen er afhængigt af aktivitetsniveauet på Refshaleøen. Dette har i de senere år været stigende med afvikling af mange events særligt i sommerhalvåret. Udbygningen af Margretheholm medvirker tilsvarende til et øget behov.

Movia vurderer på den baggrund, at der er potentiale for en markant passagerfremgang ved en forbedret betjening. Skønsmæssigt forventes en stigning mellem 150.000 og 300.000 passagerer årligt.

Med disse forudsætninger vil kommunens nettoudgifter til busdrift stige med ca. 1,6 mio. kr. årligt. Udgiftsstigningen inkluderer forlængelse af buslinje 9A, ekstrabusser til betjening af Operaen ved forestillinger, forenklingen af linje 37 og reduktion af ekstrakørsler ved begivenheder på Refshaleøen.

På den nye ruteføring mellem Fabrikmestervej og Margretheholm skal anlægges stoppesteder. Stoppestederne skal udformes i en standard, der modsvarer kravene til A-bus drift. Stoppestederne ved Margretheholm og Refshaleøen skal ligeledes opgraderes til A-bus standard. Det beløber sig til en investering på 1,5 mio. kr. og en afledt årlig vedligeholdelse på 50 t. kr.

Refshaleøens Ejendomsselskab har givet tilsagn om at yde et kontant tilskud på 200 t. kr. ekskl. moms til opgradering af stoppesteder.

Tabel 2: Overordnet økonomi

Projekt (1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning i år 2018
Anlæg og opgradering af stoppesteder	1.300	1.650

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Risikovurdering

Starttidspunktet april 2017 er forbundet med en mindre usikkerhed, da de endelige stoppestedspaceringer og udformninger skal fastlægges og evt. forhandles med grundejere langs den omlagte rute. Desuden skal den fremtidige køreplan aftales med Movia, som efterfølgende skal forhandle de deraf følgende kontraktstilpasninger med underleverandørerne.

Anlægsprojektet vurderes som lav risiko. Forhandling med grundejerne medfører ikke risiko for stigende udgifter, da man alternativt kan vælge at køre strækningen med færre stop.

Bevillingstekniske oplysninger

Table 1. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2017 p/l)	Udvalg	Bevilling	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
Anlæg og opgradering af stoppesteder	TMU	Ordinær anlæg		1.500				1.500	*
Tilskud fra Refshaleøens Ejendomsselskab	TMU	Ordinær anlæg		-200				-200	*
Anlægsudgifter i alt				1.300				1.300	
Vedligehold og drift	TMU	Ordinær drift			50	50	50	150	
Forlængelse af buslinje 9A til Margretheholm og Refshaleøen	ØU	Kollektiv trafik		1.200	1.600	1.600	1.600	6.000	
Afledte serviceudgifter i alt				1.200	1.650	1.650	1.650	6.150	

Note: *-markeringer betyder, at bevillingen i 2016 eller 2017 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.



ØK9 Tilpasning af det strategiske busnet til Cityringen (Busnet 2019)

Baggrund

Når Cityringen åbner i 2019 vil 85 procent af alle boliger, arbejds- og studiepladser i de tætteste bydele ligge indenfor 600 meters afstand af en metro- eller S-togsstation. For de fleste københavnere betyder det, at der bliver mindre end 10 minutters gang til den nærmeste station. Det giver et stort løft til den samlede kollektive trafik i København, som forventes at få 100.000 nye passagerer hver dag.

Samtidig stiller det krav til, at busserne bliver tilpasset for at sikre sammenhængen i det samlede kollektive transportnet. Det betyder bl.a., at busser skal betjene nye strækninger, som i dag ikke bliver busbetjent.

Et nyt strategisk busnet, bestående af primært A- og S-busserne, skal besluttes i efteråret 2016 i forbindelse med behandlingen af Movias Trafikplan 2016. I den forbindelse har Movia udarbejdet en oversigt over de nødvendige anlægstiltag, som tilpasningen af det strategiske busnet kræver.

Indhold

Budgetforslaget indeholder en overordnet beskrivelse af de anlægstiltag, der skal gennemføres for, at det strategiske busnet kan tilpasses Cityringens åbning i 2019.

Movia vurderer, at der bl.a. er brug for ændringer af stoppestedsplacering, mindre vejoplægninger og omdannelser af kryds med bl.a. svingbaner og signalanlæg. Med det nuværende forslag til strategisk busnet vil der være behov for anlægstiltag følgende steder:

- Ellebjergvej
- Vesterfælledvej
- Trianglen
- Refshaleøen
- Vesterbrogade/Bernstoffsgade
- Folehaven
- Sluseholmen.

Der kan i anlægsarbejdet blive behov for flytning/nedlæggelse af parkeringspladser inden og uden for betalingszonen samt flytning eller fældning af vejtræer. Det konkrete antal berørte parkeringspladser og vejtræer og mulighederne for erstatningspladser og -træer vil fremgå af de enkelte projekter i forbindelse med politisk behandling.

Overordnede målsætninger og effekter

Målet med projektet er at lave de nødvendige anlægstiltag, der kræves for, at busserne i det strategiske busnet kan køre på nye strækninger i byen.

Eksekveringsparat?	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Tiltaget støtter op om Københavns Kommunes målsætning om, at minimum en tredjedel af alle rejser skal ske med kollektiv transport. I dag foregår 24 procent af alle rejser med kollektiv transport.

Tabel 1: Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
- Foranalyser/projektering	- Skal danne beslutningsgrundlag for anlægsarbejdet
- Placering af nye stoppesteder, ombygning af vejryds, etablering af signalanlæg mv.	- Mulighed for linjeomlæggelse af busserne - Skabe mulighed for, at bussen kan svinge til venstre i vejryds - Mulighed for af- og påstigning i bussen - Beskæftigelseeffekt på 18 årsværk

Bydel og adresse

Alle bydele.

Økonomi

Det anbefales, at der gives en bevilling på 15 mio. kr., som kan bruges til igangsættelse af foranalyser i 2017 og efterfølgende til konkrete anlægstiltag i 2017-2019.

Hvis det nye busnet skal åbne samme dag som Cityringen åbner, er det afgørende, at der allerede i budget 2017 afsættes midler til disse anlægstiltag. Afsættes midlerne først i 2018, vil der være en risiko for, at busserne ikke kan køre som planlagt i 2019, da der er behov for tid til planlægning og implementering af projekterne.

Tabel til anlægsudgifter

Tabel 2: Overordnet økonomi (anlæg)

Projekt (1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2016-2019	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning
Anlægstiltag ifb. med tilpasning af strategisk busnet	15.000	

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Movia vil primo 2017 levere forslag til yderlige tiltag, der kan forbedre fremkommeligheden for busserne i det strategiske net.

I foråret 2018 skal det lokale busnet i København fastlægges, så også det er tilpasset åbningen af Cityringen. Dette kan også medføre behov for anlægstiltag.

Hvis disse forslag ønskes gennemført, kan de finansieres af evt. uforbrugte midler i den afsatte anlægsbevilling eller ved at prioritere frie midler i overslagsårene i Økonomiudvalgets pulje til busfremkommelighed. Alternativt kan de indgå i kommende overførselssager eller budgetforhandlinger.

Risikovurdering

Der er usikkerhed forbundet med projektets økonomi. Dette skyldes til dels, at Movia har leveret et groft anlægsoverslag, og at Teknik- og Miljøforvaltningen endnu ikke har kvalificeret de enkelte dele af projektet. Der er således usikkerhed om, hvorvidt de ønskede ændringer kan anlægges som foreslået af Movia.

Movia sender Trafikplan 2016 inklusiv det strategiske busnet i politiske høring i kommunerne i september 2016. Vurderingen af nødvendige anlægstiltag er lavet ud fra dette busnet. Der kan derfor ske ændringer, som kræver andre eller yderligere anlægsinvesteringer, når det endelige busnet fastlægges efter den politiske høring afsluttes ultimo 2016.

Bevillingstekniske oplysninger

Table 3. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter.

Anlæg (1.000 kr. – 2017 p/l)	Udvalg	Bevilling	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
Projektering	ØU	Økonomisk forvaltning, anlæg		2.000				2.000	*
Anlægsudgift	TMU	Ordinær anlæg		6.500	6.500			13.000	
Anlægsudgifter i alt				8.500	6.500			15.000	
Drift og vedligehold	TMU	Ordinær drift		0	0	0	0	0	
Afledte serviceudgifter i alt				0	0	0	0	0	

Note: *-markeringer betyder, at bevillingen i 2016 eller 2017 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Tidligere afsatte midler

Borgerrepræsentationen afsatte i forbindelse med budget 2007 årligt 14,1 mio. kr. (2015 p/l) til arbejdet med busfremkommelighed. Midlerne er løbende blevet anvendt til busfremkommelighedsprojekter, som bl.a. Flintholm st., Frederiksundsvej og Den Kvikke Vej. Staten har i flere tilfælde dækket 50 % af udgifterne til anlægsprojekterne.

Til udarbejdelse af det tilpassede busnet blev der i 2015 frigivet 4 mio. kr. (2015 p/l) til bl.a. trafikanalyser og borgerinddragelse. Senest er midlerne disponeret til busfremkommelighedsprojekter på linje 3A (Blegdamsvej/Enghavevej) og 6A (Tagensvej) i budget 2016. Busfremkommelighedsmidlerne er disponeret til og med 2019.



SP54 Ny linjeføring for buslinje 14 mellem Ryparken og Trianglen

Baggrund

Dansk Folkeparti har bestilt et budgetnotat vedrørende omlægning af buslinje 14 mellem Ryparken og Trianglen.

Baggrunden for forslaget er todelt. For det første er der ældre, som bor ved Gammel Kloster og omegn, der har vanskeligt ved at gå til linje 14's stoppested på Øster Allé ved Vibehus Runddel. Ved at omlægge linje 14 vil de kunne bruge stoppestederne på Lersø Park Allé og Jagtvej. For det andet kan borgerne i Ryparken ikke køre uden skift til Haraldsgade, hvorfra de bl.a. kan skifte til 4A.

Forvaltningen har ikke drøftet forslaget med lokaludvalgene for Østerbro og Bispebjerg.

Indhold

Dansk Folkepartis forslag er, at linje 14 skal køre ad Lyngbyvej, Haraldsgade, Lersø Park Allé, Jagtvej og Østerbrogade til Trianglen frem for ad Lyngbyvej og Øster Allé til Trianglen. Linje 14 skal på strækningen benytte de eksisterende stoppesteder for linje 4A, 42, 8A og 1A.

Eksekveringsparat?	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej



Note: Fuldt optrukket er nuværende linjeføring. Stiplet er forslaget

Overordnede målsætninger og effekter

Movia vurderer, at der umiddelbart ikke er noget fysisk til hinder for at foretage de svingmanøvrer, omlægningen medfører.

De strækninger, linje 14 vil komme til at betjene, er i forvejen betjent af A-busser (henholdsvis 4A på Haraldsgade, 8A på Jagtvej og 1A på

Østerbrogade). Movia vurderer, at i det omfang linje 14 får passagerer på de nye strækninger, vil det være passagerer, der flytter fra andre linjer og dermed ikke skaber nye indtægter. Movia forventer derfor netto uændret passagertal for linjen og dermed ingen øget indtægt.

Omlægningen medfører, at Øster Allé ikke længere busbetjenes i dagtimerne men kun af den regionale natbus 95N. Således vil stoppestederne ved Brumleby, Parken og Vibehus Runddel ikke blive betjent i dagtimerne. Tabellen herunder viser den nuværende benyttelse på de tre stoppesteder. Omregnet til årspassagertal er det ca. 155.000 personture, som vil få længere at gå eller vælge et alternativt til bus.

Gennemsnitlig hverdag januar - marts 2016		
Retning Ryparken	påstigere	afstigere
Brumleby	15	47
Parken	25	54
Vibehus Runddel	21	80
Retning Ny Ellebjerg	påstigere	afstigere
Vibehus Runddel	65	55
Parken	15	47
Brumleby	25	54

Omlægningen medfører ifølge Movia, at køretiden fra Ryparken til Trianglen forlænges med ca. 6 minutter i myldretiden. En præcis opgørelse kræver en prøvekørsel.

En forudsætning for, at ruten kan gennemføres, er ifølge Movia, at der etableres et stoppested i retning mod Ryparken mellem Sejrgade og Omøgade efter krydset Lyngbyvej/Haraldsgade. Det vil kræve, at der nedlægges et mindre antal parkeringspladser. Det vil muligvis også kræve, at der anlægges en semifleksibel busplade ved det nye stoppested. Disse spørgsmål er Økonomiforvaltningen i dialog med Teknik- og Miljøforvaltningen om. Der forventes en afklaring i løbet af uge 37.

På kortbilaget er der indtegnet eksisterende stoppesteder for 8A (og 14) på Jagtvej lige efter Vibehus Runddel i retning mod Trianglen. Det bemærkes, at der ikke er stoppesteder der men alene på den modsatte side af Vibehus Runddel i retning mod Nørrebro (ved Egmont Kollegiet).

Movia vurderer, at omlægningen tidligst vil kunne gennemføres ved køreplansskift oktober 2017. Dette skyldes, at Movia på nuværende tidspunkt ikke kan ændre yderligere i den kontrakt, der er indgået med operatøren på strækningen.

I tabellen nedenfor er effekterne af en omlægning af linje 14 oplistet.

Tabel 1: Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Omlægning af linje 14 til den foreslåede linjeføring	<ul style="list-style-type: none"> - Øget serviceudgift til busdriften på 2,5 mio. kr. årligt - Anlægsudgift på 0,5 mio. kr. til oprettelse af et stoppested i krydset Lyngbyvej/Haraldsgade - Ingen busbetjening af Øster Allé i dagtimerne - Mulig opstuvning af busser ved Trianglen i begge retninger, da linje 14 skal bruge samme busperron som 1A. Dette kan betyde forsinkelser og kritiske situationer for den øvrige trafik i begge retninger - Passagerer på linje 14 fra Ryparken får ca. 6 minutters længere rejsetid i myldretiden til Trianglen og Nørreport St. - Uændret passagertal for linje 14

Bydel og adresse

Østerbro

Økonomi

Tabel 2: Overordnet økonomi (anlæg)

Projekt (1.000 kr. – 2017 p/l)	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning i år 2018
Anlæg af stoppested og semifleksibel busplade i krydset Lyngbyvej/Haraldsgade	500	2.500

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Risikovurdering

Der er ikke lavet vurderinger af den trafiksikkerhedsmæssige betydning af et nyt stoppested i krydset Lyngbyvej/Haraldsgade og linje 14's brug af samme perroner som 1A ved Trianglen. Teknik- og Miljøforvaltningens sikkerhedsafdeling skal godkende begge tiltag, inden omlægningen kan igangsættes.

Økonomiforvaltningen er i dialog med Teknik- og Miljøforvaltningen om forslaget realiserbarhed og konsekvenser. Der er derfor risiko for, at dele af forslaget ikke kan implementeres, eller skal ændres som følge af de videre undersøgelser.

Bevillingstekniske oplysninger

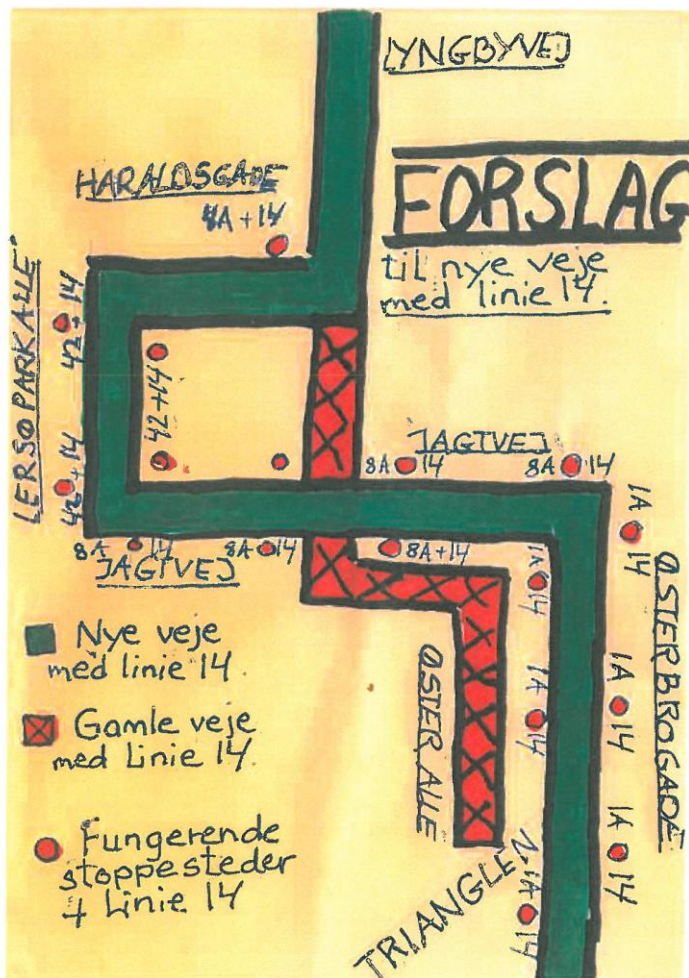
Tabel 3. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	Udvalg	Bevilling	2017	2018	2019	2020	I alt
Anlæg af stoppested og semifleksibel busplade i krydset Lyngbyvej/Haraldsgade	TMU	Ordinær anlæg	500	0	0	0	500
Anlægsudgifter i alt			500	0	0	0	500
Øgede udgifter til busdrift	ØU	Kollektiv trafik	625	2.500	2.500	2.500	8.125
Serviceudgifter i alt			625	2.500	2.500	2.500	8.125

Bilag:

- Bilag 1: Forslag til ruteændring

Bilag I: Forslag til ruteændring, linje 14





TM3 Manglende afledt drift til gul betalingszone

10. juni 2016

Baggrund

I budget 2016 blev der vedtaget en række initiativer på parkeringsområdet for at forbedre parkeringsforholdene for københavnernes herunder en udvidelse af betalingsområdet med en ny gul betalingszone. Der er imidlertid ikke afsat tilstrækkelige afledte driftsmidler til dette projekt.

Indhold

I budget 2016 blev der vedtaget en ny gul betalingszone for parkering på Ydre Østerbro, Ydre Nørrebro og dele af Valby, som skal gøre det nemmere for beboere at finde en parkeringsplads i nærheden af deres bopæl og reducere udefrakommende parkering.

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 22. februar 2016 blev zonen afgrænsning besluttet, samt at den træder i kraft 1. marts 2017. På Borgerrepræsentationens møde den 28. april 2016 blev det besluttet at overtage 173 private fællesveje til offentlig vej, hvilket er en forudsætning for, at gul betalingszone kan etableres. De private fællesveje i gul zone overtages til offentlig vej pr. 1. januar 2017. Herefter overgår ansvaret for vedligehold og drift af de overtagne veje til Københavns Kommune. Det svarer til en forøgelse af det offentlige vejnet med 7 %.

I forbindelse med vedtagelsen af budget 2016 blev der afsat 9,9 mio. kr. i årlig drift. Beløbet er afsat på baggrund af en pris på 350.000 kr. for vedligehold og renhold pr. km privat fællesvej, der skal overtages i forbindelse med etableringen af gul zone. Det blev i forbindelse med budgetforhandlingerne estimeret, at der var samlet set 28,3 km privat fællesvej i gul zone, som skal overtages til offentlig vej. Det tager udgangspunkt i opmålte strækninger for Ydre Østerbro/Ydre Nørrebro zonen, og et estimat for Valby-zonen, som blev tilføjet senere i forløbet.

Ved gennemgang af de konkrete strækninger af private fællesveje, der skal overtages til offentlig vej for at etablere zonen, er der konstateret et højere antal km privat fællesvej i Valby-zonen end estimeret. Der er således samlet set 37 km privat fællesvej i gul zone, der skal overtages til offentlig vej.

Overordnede målsætninger og effekter

Tilstrækkelige driftsmidler til udvidelsen af betalingsområdet skal finansiere kommunens varetagelse af vejvedligehold og tilsyn, renhold og vintertjeneste på disse veje samt teknisk vedligehold af parkeringsautomaterne, administration og sagsbehandling for borgere i det udvidede betalingsområde.

Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Nørrebro, Østerbro og Valby

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Yderligere afledt drift af gul betalingszone	- Der tilvejebringes midler til varetagelse af kommunens forpligtelser til at vedligeholde vejene og til at servicere borgere i ny gul zone herunder renhold, vintertjeneste og vedligehold af overtagne private fællesveje i gul zone i 2017 og frem samt administration af parkeringsordningen i hele gul zone.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på 3,3 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Projektet forventes igangsat i januar 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt
Yderligere afledt drift til gul betalingszone	3.300	3.300	3.300	3.300	13.200

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede serviceudgifter på 3,3 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Projektet forventes igangsat i januar 2017.

Driftsudgiften vedrører renhold, vintertjeneste, vedligehold og tilsyn på yderligere 8,7 km overtagne private fællesveje på Østerbro, Nørrebro og i Valby i forhold til de midler, der er afsat til afledt drift i budget 2016. Derudover dækker midlerne administration af parkeringsordningen i forbindelse med etableringen af den samlede gule betalingszone.

Tabel 3. Serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Belægnings på veje og fortove gul zone	1.420	1.420	1.420	1.420	5.680
- Renhold, grøn vedligehold, vejbrønde og vintertjeneste gul zone	280	280	280	280	1.120
- Vedligehold af p-automater og administration af parkeringsordning gul zone	1.600	1.600	1.600	1.600	6.400
Serviceudgifter i alt	3.300	3.300	3.300	3.300	13.200

Driftsprojektet forventes igangsat i januar 2017, når de private fællesveje overtages til offentlig vej. Den nye, gule betalingszone træder i kraft 1. marts 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Yderligere afledt drift i gul betalingszone	Januar 2017

Tidligere afsatte midler

I budget 2016 blev der afsat 19,0 mio. kr. til etablering af den nye betalingszone samt 9,9 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til vejvedligeholdelse af de overtagne private fællesveje i gul parkeringszone.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2016						28.900	9.900
Afsatte midler i alt						28.900	9.900



TM5 Åbning af flere kommunale parkeringspladser

26. august 2016

Baggrund

I budget 2016 blev forvaltningen bedt om at undersøge muligheden for at endnu flere parkeringspladser på kommunale institutioner kan gøres offentligt tilgængelige. Desuden er bestillingen en videreførelse af en aftale fra samme budget om at åbne 400 parkeringspladser på kommunale institutioner, så de bliver offentligt tilgængelige. Beslutningen er taget til efterretning af Teknik- og Miljøudvalget den 22. august 2016 og forelægges Borgerrepræsentationen ultimo september 2016.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har kortlagt samtlige kommunale parkeringspladser og lavet en bruttoliste over pladser, der vil kunne åbnes for offentligheden.

Forvaltningen vurderer, at der, udover de 400 pladser, som det i forbindelse med budget 2016 blev besluttet at åbne, kan åbnes yderligere ca. 200 parkeringspladser. Samtlige udvalgte parkeringspladser ligger i eller op til områder med høj belægningsgrad og skal gøre det lettere for beboere at finde en parkeringsplads. Dette budgetnotat indeholder derfor to initiativer:

Åbning af ca. 200 parkeringspladser på fem kommunale institutioner

Ud fra den kortlægning Teknik- og Miljøforvaltningen har foretaget, kan ca. 200 parkeringspladser på følgende lokaliteter gøres offentligt tilgængelige med tidsbegrænsning samt parkering med beboerlicens i aften- og natte timer:

- Kildevældsskolen
- Området omkring Øresundshospital
- Nørrebrohallen
- Sundholm
- Amager Fælled Skole

Det vil bl.a. være nødvendigt med ny skiltning, opstribning af parkeringspladser, parkeringsbøjler til tjenestebiler, sikring af ejendomme på flere af de udvalgte lokaliteter samt parkeringskontrol af alle fem lokaliteter.

Drift af åbning af 400 parkeringspladser på kommunale institutioner fra budget 2016

I projektet vedrørende åbning af 400 parkeringspladser på kommunale institutioner har det vist sig svært at finde et tilstrækkeligt antal let tilgængelige parkeringspladser indenfor betalingsområdet. Det har betydet, at parkeringspladser i bl.a. parkeringskældre har måttet inddrages, og at der er en årlig drift af disse, når beboerne skal have adgang til parkeringsanlæggene. Derfor vil der være behov for løbende driftsmidler til de 180 parkeringspladser, som forventes besluttet etableret af Borgerrepræsentation ultimo september 2017. For disse midler skal der bl.a. sikres drift af automatiske porte og sikring af ejendomme mv. For at sikre, at

Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Nørrebro, Østerbro og Amager Vest

Lokalitet/Adresse
Kildevældsskolen/Bellmanskade 5A, Øresundshospitalet/Carl Nielsens Allé 9-39/Ved Sporsløjfen 2-4 og 10-12, Nørrebrohallen/ Nørrebrogade 208-210, Sundholm/Sundholmsvej 8-46, Amager Fælled Skole/ Amagerfælledvej 55

parkeringsordningerne på de 24 lokaliteter overholdes og anvendes efter hensigten, er der brug for ekstra midler til parkeringskontrol, for at opretholde samme niveau, som i resten af byen. I nogle tilfælde kan der desuden være helt særlige juridiske forhold, der gør at kommunen fremadrettet mister lejeindtægter fra udlejning af parkeringspladser. Dette administreres af Københavns Ejendomme.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Målet er at åbne flere parkeringspladser til gavn for beboerne i København. Samtidig skal det sikre en bedre udnyttelse af eksisterende parkeringskapacitet på kommunale institutioner set over hele døgnet.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
<i>Åbning af ca. 200 parkeringspladser på fem kommunale institutioner</i>	
Implementering af ca. 200 parkeringspladser	- Sikre at parkeringspladserne kan anvendes til offentlig parkering på en sådan måde, at institutionens primære formål ikke påføres gener.
Ibrugtagning af ca. 200 parkeringspladser	- Beboere får adgang til 200 parkeringspladser i aften- og nattetimer i områder med høj belægning hvor parkeringskapaciteten ikke udnyttes fuldt ud.
Information om brug af parkeringspladser til beboere i den konkrete beboerlicenszone	- Sikre at muligheden for at parkere på kommunale pladser benyttes, og at de benyttes efter hensigten.
Parkeringskontrol på fem lokaliteter	- Sikre at parkeringspladserne anvendes efter hensigten
<i>Drift af åbning af 400 parkeringspladser på kommunale institutioner fra Budget 2016</i>	
Drift af automatiske porte, sikring af bygninger mv.	- Sikre at institutionernes primære funktion kan opretholdes på nuværende niveau
Parkeringskontrol på 24 lokaliteter	- Sikre at parkeringspladserne anvendes efter hensigten
Tabte lejeindtægter	- Tabte lejeindtægter fra parkeringspladser, der har været udlejet til erhverv, beboere og medarbejdere
Beskæftigelseseffekt (0,5 mio. kr.)	0,6 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Projektet Åbning af ca. 200 parkeringspladser på fem kommunale institutioner har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,5 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Projektet forventes fuldt ibrugtaget i september 2017.

Projektet Drift af åbning af 400 parkeringspladser på kommunale institutioner fra 2016 tilføres afledte driftsudgifter på 1,5 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Projektet forventes fuldt ibrugtaget i april 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	Anlæg 2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2017
Åbning af ca. 200 parkeringspladser på fem kommunale institutioner	500	300
- Åbne ca. 200 parkeringspladser til offentligt brug	500	
- Parkeringskontrol på fem lokaliteter		300
Drift af åbning af 400 parkeringspladser på kommunale institutioner fra 2016		1.500
- Drift af automatiske porte, sikring af bygninger mv.		200
- Parkeringskontrol på 24 lokaliteter		800
- Tabte lejeindtægter		500

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, da det på nuværende tidspunkt bl.a. ikke er afklaret hvilken parkeringsordning, der skal være det enkelte sted, om der skal være særlige foranstaltninger, som indhegning af tjenestebiler mv. Derfor er der afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Der kan være nogle forhold kortlægningen, som ikke har afdækket alle detaljer i projektet og som først viser sig, når det skal implementeres.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet Åbning af ca. 200 parkeringspladser på fem kommunale institutioner har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,5 mio. kr. i 2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. årligt fra 2017 og frem.

Projektet Drift af åbning af 400 parkeringspladser på kommunale institutioner fra Budget 2016 tilføres afledte driftsudgifter på 1,5 mio. kr. årligt fra 2017 og frem.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg - Åbning af ca. 200 parkeringspladser</i>							
- Åbne ca. 200 parkeringspladser til offentligt brug		500				500	500*
Anlægsudgifter i alt		500				500	500*
<i>Afledte serviceudgifter - Åbning af ca. 200 parkeringspladser på fem kommunale institutioner</i>							
- Parkeringskontrol på fem lokaliteter		300	300	300	300	1.200	
<i>Afledte serviceudgifter - Drift af åbning af 400 parkeringspladser på kommunale institutioner fra 2016</i>							
- Drift af automatiske porte, sikring af bygninger mv.		200	200	200	200	800	
- Parkeringskontrol på 24 lokaliteter		800	800	800	800	3.200	
- Tabte lejeindtægter		500	500	500	500	2.000	
Afledte serviceudgifter i alt		1.800	1.800	1.800	1.800	7.200	

Anlægsprojektet Åbning af ca. 200 parkeringspladser på fem kommunale institutioner forventes fysisk igangsat i januar 2017 og ibrugtaget i september 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	September 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	September 2017

Tidligere afsatte midler

Der er afsat midler til åbning af parkeringspladser på kommunale institutioner samt suppleret med midler fra Pulje til indkøb af diverse anlæg begge fra Budget 2016.

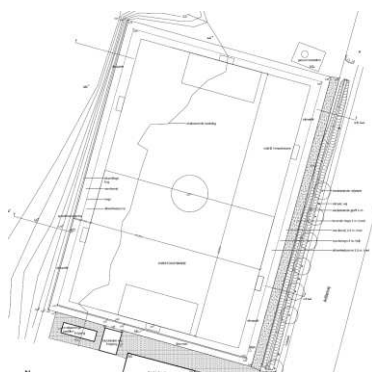
Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budget 2016					5.300		
Afsatte midler i alt					5.300		



TM41 Kunstgræsbane ved Hekla Park

10. juni 2016



Baggrund

I overførselssagen 2011-2012 blev der bevilliget 7,0 mio. kr. til en kunstgræsbane ved Hekla Park på Amager Fælled. Forundersøgelser har imidlertid vist, at arealet ved Hekla Park består af gammel losseplads, hvilket gør, at bunden er blød og våd og dermed udfordrer etableringen af banen. Teknik- og Miljøforvaltningen har derfor udarbejdet to forslag til en holdbar kunstgræsbane hhv. med og uden belysning og hegn. Ingen af de to scenarier kan imidlertid etableres inden for den afsatte bevilling, og projektet er derfor sat i stå.

Indhold

Den oprindelige bevilling på 7,0 mio. kr. blev givet på grundlag af generelle nøgletal for kunstgræsbaner udført i Københavns Kommune og tog derfor ikke højde for de vanskelige jordbundsforhold på Amager Fælled. Teknik- og Miljøforvaltningen har efterfølgende udarbejdet et projektforslag til en holdbar kunstgræsbane ved Hekla Park ved hjælp af en særlig stabilisering af jordbunden under banen, så banen bliver holdbar og driftssikker. Stabiliseringen af lossepladsfyldet udføres som en grouting, hvor cementsuspension og jordfyld/lossepladsmaterialer blandes sammen i søjler for hver 5 x 5 m. På denne måde stabiliseres jorden, da jorden hærdes og opnår en bedre bæreevne.

De to scenarier omhandler en 11-mands kunstgræsbane med målene 94,5 x 61,2 m hhv. med og uden hegn og belysning.

- Scenarie 1. En kunstgræsbane med hegn og belysning har et samlet anlægsoverslag på 12,0 mio. kr., hvor finansieringen af de resterende 5,0 mio. kr. udestår. Belysningen består af otte lysmaster med en højde på 12 m, hvor belysningen indstilles, så lyset koncentrerer sig til banens område, og så lysforurening af omgivelser mindskes mest muligt. Rundt om banen etableres et 6 m højt, lakeret stålhegn. I det oprindelige projekt var belysning og hegn inkluderet.
- Scenarie 2. En kunstgræsbane uden hegn og belysning har et samlet anlægsoverslag på 10,0 mio. kr., hvor finansieringen af de resterende 3,0 mio. kr. udestår.

Da de resterende midler ikke blev bevilliget i overførselssagen 2015-2016, kan kunstgræsbanen ikke anlægges, og projektet er derfor sat i stå.

Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Amager Vest

Lokalitet/Adresse
Amager Fælled

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer at scenarie 1 er den funktionelle og sikkerhedsmæssig forsvarlige løsning. Årsagen til dette er, at en kunstgræsbane uden belysning ikke vil leve op til formålet, da banen ikke vil kunne benyttes i de mørke vintermåneder. Da kunstgræsbanen skal ligge parallelt med Artillerivej, som er en forholdsvis trafikeret vej, er det af sikkerhedsmæssige årsager nødvendigt at etablere et hegn. Hegnet skal forhindre, at bolde skydes ud på vejen samt at børn løber ud på vejen efter vildfarende bolde.

Da området er fredet, er der marts 2016 sendt en dispensationsansøgning til Fredningsnævnet om at anlægge banen. Fredningsnævnet har givet dispensation til anlæggelse af kunstgræsbanen, men Danmarks Naturfredningsforening har påklaget afgørelsen. Sagen er derfor sendt til Natur- og Miljøklagenævnet, hvor sagsbehandlingstiden forventes at være op til 12 måneder og i nogle sager længere tid. Såfremt Natur- og Miljøklagenævnet giver Danmarks Naturfredningsforening medhold vil projektet stoppe.

Projektet er meget forsinket som følge af udfordringerne, som også er beskrevet i bilag 1. Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker derfor den resterende finansiering i budget 2017, således at projektet kan blive eksekveret uden yderlige forsinkelser.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Københavns fodboldklubber danner rammen om en sund og aktiv livsstil. En kunstgræsbane ved Hekla Park vil medvirke til, at der skabes mulighed for aktivt fodboldspil hele året.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Kunstgræsbane ved Hekla Park	- Aktivt fodboldspil hele året - Styrke folkesundheden.
Beskæftigelseseffekt	
- Kunstgræsbane med hegn og belysning (5,0 mio. kr.)	6,0 årsværk
- Kunstgræsbane uden hegn og belysning (3,0 mio. kr.)	3,6 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Økonomi

Scenarie 1. Kunstgræsbane med hegn og belysning har estimerede anlægsudgifter på i alt 12,0 mio. kr. i perioden 2017-2018, hvor finansieringen af de 5,0 mio. kr. udestår.

Scenarie 2. Kunstgræsbane uden hegn og belysning har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,0 mio. kr. i perioden 2017-2018, hvor finansieringen af de resterende 3,0 mio. kr. udestår.

Begge scenarier forventes ibrugtaget i december 2018.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	Anlæg 2017-2018
Scenarie 1.	
Kunstgræsbane med hegn og belysning	5.000
Scenarie 2.	
Kunstgræsbane uden hegn og belysning	3.000

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er meget kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Hvis Natur- og Miljøklagenævnet giver Danmarks Naturfredningsforening medhold i påklagen vil projektet stoppe. Derudover skal projektet VVM-screenes og der skal gives en Landzonetilladelse. Forvaltningen forventer ikke, at der skal udarbejdes en reel VVM-redegørelse. Skal der mod forventning udarbejdes en VVM-redegørelse, som typisk tager 9-18 måneder, er der en risiko for, at projektet bliver forsinket ud over det angivne tidspunkt.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Scenarie 1. Kunstgræsbane med hegn og belysning har estimerede anlægsudgifter på i alt 12,0 mio. kr. i perioden 2017-2018, hvoraf 7,0 mio. kr. er bevilliget i overførselssagen 2011-2012. Finansieringen af de resterende 5,0 mio. kr. udestår derfor. Der er afsat afledte serviceudgifter i den oprindelige bevilling.

Tabel 3. Scenarie 1 Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		200	550			750	750*
- Udførelse			4.250			4.250	4.250*
Anlægsudgifter i alt		200	4.800			5.000	5.000*

Scenarie 2. Kunstgræsbane uden hegn og belysning har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,0 mio. kr. i perioden 2017-2018, hvoraf 7,0 mio. kr. er bevilliget i overførselssagen 2011-2012. Finansieringen af de resterende 3,0 mio. kr. udestår derfor. Der er afsat afledte serviceudgifter i den oprindelige bevilling.

Tabel 4. Scenarie 2 Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering		200	500			700	700*
- Udførelse			2.300			2.300	2.300*
Anlægsudgifter i alt		200	2.800			3.000	3.000*

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i juli 2018 og ibrugtaget i december 2018, da Fredningsnævnets dispensationsafgørelse behandles i Natur- og Miljøklagenævnet. Det er en revideret tidsplan for projektet, der oprindeligt er vedtaget i overførselssagen 2011-2012. Herefter følger hele projektet denne reviderede tidsplan.

Tabel 5. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juli 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2018

Tidligere afsatte midler

Der i overførselssagen 2011-2012 blev afsat 7,0 mio. kr. til en kunstgræsbane ved Hekla Park.

Tabel 6. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2011-2012	7.000						
Afsatte midler i alt	7.000						

Bilag

Bilag 1. Tidslinje for kunstgræsbane ved Hekla Park



TM4I. Bilag I. Tidslinje for kunstgræsbane ved Hekla Park

Historikken for kunstgræsbanen ved Hekla Park beskrives i det følgende.

Overførelssagen 2011-2012

Kultur- og Fritidsforvaltningen fremsætter i forbindelse med forhandlingerne om overførelssagen 2011-2012 et budgetønske, som bl.a. indeholder anlægs- og driftsmidler til en 11-mands kunstgræsbane ved Hekla Park.

I aftalen, som indgås den 23. marts 2012, afsættes der 17,0 mio. til to kunstgræsbaner på hhv. Amager og i Husum under forudsætning af, at salget af KE Transmission gennemføres som planlagt.

Maj 2012

Borgerrepræsentationen vedtager den 10. maj 2012 at sælge KE Transmission.

September 2012

Borgerrepræsentation vedtager den 20. september 2012 indstillingen om udmøntning af midler fra salget af KE Transmission, hvor der afsættes 17,0 mio. til to kunstgræsbaner på Amager og i Husum.

Projektet med de to kunstgræsbaner overdrages til Teknik- og Miljøforvaltningen, som har ansvaret for de arealer, hvor kunstgræsbanerne ønskes placeret.

Oktober 2012

Teknik- og Miljøforvaltningens anlægsafdeling modtager den 12. oktober 2012 en projektbestilling på etablering af kunstgræsbanen. Der er ikke udført forundersøgelser.

Maj 2013

Borgerrepræsentationen godkender den 23. maj 2013 indstillingen om ændring af udviklingsplan for Amager Fælled og frigivelse af anlægsbevilling til kunstgræsbaner. Teknik- og Miljøforvaltningen har først herefter mulighed for at arbejde på projektet og engagere rådgivere.

2013

I 2013 udføres der forundersøgelser af projektområdet, hvor bl.a. jordprøver viser en problematisk jordbund af lodsepladsfyld og høje vandindhold, som medfører et ustabil grundlag for en kunstgræsbane. Øvrige forhold af betydning for projektet undersøges samtidig som f.eks. fredningsforhold, planforhold, øvrige fysiske forhold og opmåling, ligesom der gennemføres en dialog med Boldklubben Hekla.

September 2013

Teknik- og Miljøforvaltningen indgår den 20. august 2013 aftale om teknisk rådgivning og bistand med en rådgiver. Da projektet på et senere tidspunkt forventes udbudt i en totalentreprise, er rådgiverydelse begrænset til at udarbejde et forslag, der viser, hvordan kunstgræsbanan skal opbygges for at minimere risikoen for sætninger.

Oktober 2013

Teknik- og Miljøforvaltningen udbyder den 29. oktober 2013 projektet i totalentreprise. Fire tilbudsgivere indbydes til at byde på entreprisen.

November 2013

Teknik- og Miljøforvaltningen aflyser den 29. november 2013 udbud af totalentreprisen. Ud af fire tilbudsgivere, trak tre tilbudsgivere sig fra tilbudsrunderen, hvorfor der kun var en tilbudsgiver tilbage. Det blev vurderet, at konkurrencen ikke var tilstrækkelig.

2014-2015

Teknik- og Miljøforvaltningen forsøger over en længere periode i 2014 at indgå en ny rådgiverkontrakt med tidligere rådgiver, som havde kendskab til projektet. I efteråret opgives forsøget på at indgå kontrakt med denne rådgiver.

Ultimo 2014- primo 2015 planlægger Teknik- og Miljøforvaltningen en ny udbudsstrategi for projektet og udarbejder udbudsmateriale til et rådgiverudbud.

Maj 2015

Teknik- og Miljøforvaltningen udbyder den 13. maj 2015 rådgivningen i et offentligt udbud, da det er vanskeligt at vurdere, hvilke rådgivere, som kunne løfte opgaven. Ved et offentligt udbud kan enhver med interesse i udbuddet rekvirere udbudsmaterialet og afgive tilbud.

Juni 2015

De indkomne tilbud lever ikke op til de formelle krav, som er opstillet i udbudsmaterialet. Teknik- og Miljøforvaltningen meddeler derfor de bydende den 15. juni 2015, at deres tilbud er afvist.

Juli 2015

Efter en vurdering af de begrænsede mulighederne i forbindelse med et eventuelt nyt udbud indgår Teknik- og Miljøforvaltningen den 8. juli 2015 en rådgiverkontrakt med rådgiver.

August 2015

Rådgiver præsenterer den 14. august 2015 et løsningsforslag, som går ud på at anvende en metode, der hedder grouting. Metoden indebærer, at losseplads- og fyldjord indkapsles, så det fungerer som fundament.

Oktober 2015

Rådgiver præsenterer den 5. oktober to anlægsoverslag for etablering af en 11-mands kunstgræsbane. Det ene overslag er for det ønskede projekt med alle faciliteter såsom belysning og hegn. Det andet overslag er et beskåret projekt kun med opbygning af banen og etablering af kunstgræs. Fælles for begge overslag er, at de overskrider budgettet.

Teknik- og Miljøforvaltningen overvejer fra oktober 2015 projektets fremtid bl.a. i en dialog med Kultur- og Fritidsforvaltningen.

Overførselssagen 2015-2016

Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder et budgetnotat om de manglende midler til kunstgræsbanen, som indgår i forhandlingerne om overførselssagen 2015-2016. Der afsættes dog ikke midler til kunstgræsbanen i aftalen, som indgås den 31. marts 2016.

Marts 2016

Teknik- og Miljøforvaltningen sender den 9. marts 2016 en dispensationsansøgning til Fredningsnævnet, da arealet, hvor kunstgræsbanen ønskes anlagt, er fredet. En godkendelse fra Fredningsnævnet er derfor nødvendig for, at projektet kan realiseres.

Budget 2017

Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder et budgetnotat til forhandlingerne om budget 2017.



TM52 Afledt indtægtstab ifm. nedlæggelse af parkeringspladser



Baggrund

I overførselssagen 2011-2012 blev der etableret en parkeringspulje (P-puljen 2012) til finansiering af indtægtstab ved nedlæggelse af parkeringspladser i rød og grøn parkeringszone. P-puljen blev etableret på baggrund af forventede parkeringspladsnedlæggelser i forbindelse med anlægsprojekter, der var kendt på det givne tidspunkt. Teknik- og Miljøforvaltningen har gennemgået de parkeringsnedlæggelser, der er grundlag for P-puljen, og har opdateret grundlaget således, at de samlede konsekvenser kan korrigeres i forbindelse med forhandlingerne om budget 2017.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen gennemgang viser, at der er behov for følgende korrektioner i forbindelse med forhandlingerne om budget 2017.

Indtægtstab ifm. parkeringsnedlæggelser i projekter

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at der kompenseres for forvaltningens forventede indtægtstab på 2,3 mio. kr. i 2017 stigende med 0,13 mio. kr. om året til og med 2025, så det forventede indtægtstab udgør 3,5 mio. kr. om året og frem i forbindelse med parkeringsnedlæggelser i følgende projekter:

- *Cykelsti og -bane på Enghavevej* (0,06 mio. kr. årligt). Der nedlægges 11 parkeringspladser i blå betalingszone (BR 11. april 2013).
- *Omlægning af Vesterfælledvej* (0,04 mio. kr. årligt). Der nedlægges syv parkeringspladser i blå betalingszone (TMU 16. marts 2015).
- *Signalreguleret fodgængerover i Classensgade* (0,1 mio. kr. årligt). Der nedlægges 18 parkeringspladser i blå betalingszone (BR 28. maj 2015).
- *Bredere cykelstier på Amagerfælledvej* (0,050 mio. kr. årligt). Der nedlægges 10 parkeringspladser i blå betalingszone (BR 12. november 2015 og TMU 19. september 2016).
- *Byrumsforbedringer ved Frederiksholms Kanal* (1,7 mio. kr. årligt). Der nedlægges i alt 80 parkeringspladser fordelt med 15 i rød betalingszone og 65 i grøn betalingszone (BR 28. januar 2016).
- *Forbedring af lege- og opholdsmuligheder i Alsgade og Angelgade* (0,03 mio. kr. årligt). Der nedlægges seks parkeringspladser i blå betalingszone (BR 28. januar 2016).

30. august 2016

Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Indre by, Nørrebro, Østerbro, Vesterbro/Kgs. Enghave, Valby, Amager Øst

- *Miljøstation på offentlig vej - Sjællandsgade* (0,01 mio. kr. årligt). Der nedlægges to parkeringspladser i blå betalingszone (BR 17. marts 2016).
- *Cykelstier i Skelbækgade* (0,01 mio. kr. årligt). Der nedlægges to parkeringspladser i blå betalingszone (BR 26. maj 2016).
- *Flytning af luftmålestation på H.C. Andersens Boulevard* (0,11 mio. kr. årligt). Der nedlægges to parkeringspladser i rød betalingszone (BR 26. maj 2016).
- *Udvidelse af rammen for parkeringspladser med ladestander til elbiler* (stigende med 0,13 mio. kr. årligt fra 2015 til 1,3 mio. kr. årligt i 2016 og frem). Der omdannes 500 parkeringspladser til elbilpladser. Belægningsprocenten på de nye elbilpladser er på nuværende tidspunkt halvt så stor som på de af almindelige parkeringspladser og på den baggrund forventes i takt med elbilpladserne etableres et indtægtstab i 2017 på 0,26 mio. kr. stigende med 0,13 mio. kr. om året til og med 2025.
- *Terrorsikring af Christiansborg* (0,045 mio. kr. årligt). Der nedlægges hvad der svarer til tre parkeringspladser i grøn betalingszone (BR 25. august 2016).
- *Ombygning af krydset Bredgade/Skt. Annæ Plads* (0,04 mio. kr. årligt). Der nedlægges tre parkeringspladser i grøn betalingszone (BR 25. august 2016).
- *Svanemølleruten* (0,008 mio. kr. årligt). Der nedlægges tre parkeringspladser i gul betalingszone (TMU 19. september 2016).

Indtægtstab ifm. senere ibrugtagning af gul betalingszone

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår samtidig, at der kompenseres for forvaltningens mindreindtægter på 10,0 mio. kr. i 2017 som følge af senere ibrugtagning af gul betalingszone:

- *Udvidelse af betalingsområdet med ny gul zone, senere ibrugtagning* (10,0 mio. kr. i 2017). Ibrugtagningen af den gule betalingszone er udskudt fra den 1. januar 2017 til den 1. marts 2017 (BR 28. april 2016).

Indtægtstab ifm. manglende indførelse af betalingsordning i Den Hvide Kødby

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår endvidere, at der kompenseres for forvaltningens indtægtstab på 2,0 mio. kr. årligt fra 2017 og frem som følge af manglende indførelse af betalingsordning i Den Hvide Kødby (Flæsketorvet):

- *Ny p-ordning i Den Hvide Kødby* (2,0 mio. kr. årligt). Der etableres ikke betalingsparkering på Flæsketorvet (BR 26. maj 2016).

Overordnede målsætninger og effekter

Formålet med budgetønsket er, at der tages højde for det indtægtstab, der er forbundet med parkeringsnedlæggelser i betalingszonerne.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Afledt indtægtstab i forbindelse med nedlæggelse af parkeringspladser	- Der tages højde for det indtægtstab, der er forbundet med parkeringsnedlæggelser i betalingszonerne.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 14,3 mio. kr. i 2017, 4,5 mio. kr. i 2018, 4,6 mio. kr. i 2019 og 4,7 mio. kr. i 2020. Korrektionen gennemføres pr. januar 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt
Afledt indtægtstab i forbindelse med nedlæggelse af parkeringspladser	14.308	4.438	4.568	4.698	28.012
- Indtægtstab ifm. parkeringsnedlæggelser i projekter	2.308	2.438	2.568	2.698	10.012
- Indtægtstab ifm. senere ibrugtagning af gul betalingszone	10.000				10.000
- Indtægtstab ifm. manglende indførelse af betalingsordning i Den Hvide Kødby	2.000	2.000	2.000	2.000	8.000

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede serviceudgifter på 14,3 mio. kr. i 2017, 4,5 mio. kr. i 2018, 4,6 mio. kr. i 2019 og 4,7 mio. kr. i 2020.

Tabel 3. Serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2017	2018	2019	2020	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
<i>Indtægtstab ifm. parkeringsnedlæggelser i projekter</i>					
- Cykelsti og -bane på Enghavevej	60	60	60	60	240
- Omlægning af Vesterfælledvej	40	40	40	40	160
- Signalreguleret fodgængerover i Classensgade	100	100	100	100	400
- Bredere cykelstier på Amagerfælledvej	50	50	50	50	200
- Byrumsforbedringer ved Frederiksholms Kanal	1.700	1.700	1.700	1.700	6.800
- Forbedring af lege- og opholdsmuligheder i Alsgade og Angelgade	30	30	30	30	120
- Miljøstation på offentlig vej - Sjællandsgade	10	10	10	10	40
- Cykelstier i Skelbækgade	10	10	10	10	40
- Flytning af luftmålestation på H.C. Andersens Boulevard	110	110	110	110	440
- Udvidelse af rammen for parkeringspladser med ladestandere til elbiler	130	260	390	520	1.300
- Terrorsikring af Christiansborg	45	45	45	45	180
- Ombygning af krydset Bredgade/Skt. Annæ Plads	40	40	40	40	160
- Svanemølleruten	8	8	8	8	32
<i>Indtægtstab ifm. manglende indførelse af betalingsordning i Den Hvide Kødby</i>					
- Udvidelse af betalingsområdet med ny gul zone, senere ibrugtagning	10.000				10.000
<i>Indtægtstab ifm. manglende indførelse af betalingsordning i Den Hvide Kødby</i>					
- Ny p-ordning i den Hvide Kødby	2.000	2.000	2.000	2.000	8.000
Serviceudgifter i alt	14.333	4.463	4.593	4.723	28.112

Korrektionerne gennemføres pr. januar 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2017

Tidligere afsatte midler

I budget 2013 blev der afsat midler til at finansiere indtægtstabet i forbindelse med nedlæggelse af parkeringspladser i betalingszonerne fordelt med 5,8 mio. kr. i 2013 og 14,6 mio. kr. årligt fra 2014 og frem.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2013		5.805	14.582	14.582	14.582	14.582	14.582
Afsatte midler i alt		5.805	14.582	14.582	14.582	14.582	14.582



TM75 Omdannelse af 40 bilparkeringspladser i Middelalderbyen – Levende, grønne byrum og cykelparkering

26. august 2016



Illustration der viser mulighed for en ny grøn plads der afslutter en ny grøn promenade langs Nybrogade.

Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Bydel
Alle bydele

Baggrund

I budget 2016 blev det besluttet at nedlægge parkeringspladser i terræn i takt med, at der tilvejebringes parkeringskapacitet i Indre By, og at de nedlagte parkeringspladser skal anvendes til etablering af byrum af høj kvalitet og cykelparkering. I overførelsessagen 2015-2016 blev det besluttet at nedlægge 80 parkeringspladser i terræn, hvoraf 40 pladser nedlægges i 2017, 20 pladser i 2018 og 20 pladser i 2019. Det blev endvidere besluttet i overførelsessagen 2015-2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen til forhandlingerne om budget 2017 skal fremlægge et budgetnotat om finansieringen af omdannelsen af 40 parkeringspladser. Til forhandlingerne om budget 2018 fremlægger Teknik- og Miljøforvaltningen et budgetnotat om omdannelse af de resterende 40 bilparkeringspladser.

Indhold

Budgetnotatet omhandler to scenarier for to byrum i Middelalderbyen, som kan renoveres uafhængigt af hinanden.

Scenarie 1. Nybrogade - Ny grøn promenade og plads langs Slotsbolmskanalen.

Afhængig af kvalitet og geografisk omfang kan projektet anlægges til 4,0 mio. kr. for en minimumsløsning i Nybrogade eller 13,0 mio. kr. for en fornyelse i højere kvalitet i Nybrogade inklusiv en ny grøn plads ved Rådhusstræde.

Scenarie 2. Dyrkøb - Cykelparkering og fredeligt ophold ved Vor Frue Kirke

Afhængig af kvalitet og geografisk omfang kan projektet anlægges til 4,0 mio. kr. for en minimumsløsning i Dyrkøb eller 13,0 mio. kr. for en fornyelse i højere kvalitet i Dyrkøb med bedre opholdsmulighed og på Bispetorvet.

Byrummene indgår begge i strategi for Middelalderbyens Byrum, som er udarbejdet i en tæt borgerdialog og politisk godkendt 2010. Ved at nedlægge bilparkeringspladser vil der i begge byrum være et stort potentiale

for at skabe bedre rammer for ophold i byrummet, bedre sammenhæng og mere cykelparkering samt mulighed for at styrke byrummets egenart, herunder de grønne træk i sammenhæng med det omkringliggende byrumsnetværk. Med scenarie 1 styrkes det grønne træk ved at plante flere træer, hvor det grønne træk i scenarie 2 styrkes ved at søge at forbedre vækstvilkår for de eksisterende træer.

Scenarie 1. Nybrogade - Ny grøn promenade og plads langs Slotsholmskanalen

Det samlede promenadeforløb langs Slotsholmskanalen og Frederiksholms Kanal udgør byens centrale, historiske byrum. Det er et af byens smukkeste og mest fotograferede områder med fine kig bl.a. til byens tårne og til Slotsholmen og med mange brugere og besøgende til lands og vands hele året. Der er fine trærækker og solitære træer, granitbelægning fra facade til kaj samt siddemuligheder. Strækningen langs Nybrogade udgør imidlertid et 'missing link', hvor der stadig er parkering, hvor der savnes flere træer og hvor belægning og opholdsmuligheder ikke harmonerer med de øvrige delstrækninger.

En omlægning af Nybrogade vil fuldende en sammenhængende grøn promenadestrækning rundt om Slotsholmen fra Holmens Kirke i øst til havnen ved det kommende BLOX i syd. Det anbefales derfor at etablere en ny grøn promenade, som afsluttes af en ny grøn plads mod Rådhusstræde. Det er afgørende, at der prioriteres flere træer, og at de placeres i sammenhæng med de eksisterende få træer på strækningen på en måde, så der sikres sammenhæng til resten af promenadeforløbet.

Ved at nedlægge 31 parkeringspladser på begge sider af Nybrogade og ved at nedlægge hhv. seks parkeringspladser i Knabrostræde og tre parkeringspladser i Naboløs frigives plads til at etablere en grøn forgængerpromenade. Cykelparkeringen kan desuden forøges op til ca. 50 cykelparkeringspladser ved at placere stativer især i Knabrostræde og Naboløs.

Der anlægges metroforplads på Gammel Strand med forventet afslutning i 2019, og en ny promenade langs Frederiksholms Kanal, der forventes færdig medio 2017. En fornyelse af Nybrogade vil fuldende en samlet omlægning af kanalgaderne inden for den tid, hvor der i forvejen vil pågå byggeaktivitet i området. Der kan også skabes synergi til 'Cykeloptimeringsplanen' for Nørregadekorridoren, såfremt dette prioriteres i budget 2017.

Scenarie 1A. Minimumsløsning (4,0 mio. kr.)

Scenarie 1A vil primært bestå af en bred promenade med et mindre antal nye træer og københavnerfortov langs kanalen frem til Rådhusstræde. Det præcise antal træer og siddemuligheder er meget afhængig af bl.a. økonomi, nærhed til ledninger, bolværk m.v.

Scenarie 1B. Løsning i højere kvalitet (13,0 mio. kr.)

Scenarie 1B gennemføres med flere træer langs promenaden, opholdsmøbler og granitbelægning fra facade til kajkant. Herudover etableres en

pladسدannelse med nye træer ved Rådhusstræde, som kan supplere det eksisterende træ på stedet og afslutte promenaden. Pladsen vil give mulighed for ophold og eventuelt udeservering langs facaden. Det vil fuldende det samlede grønne promenadeforløb langs kanalerne og skabe en robust løsning af høj kvalitet i byens mest historiske område.

I begge scenarier vil den nuværende trafikale løsning med ensretning fastholdes, og syv specialparkeringspladser er forudsat bevaret.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet i begge underscenarier er komplicerede, se risikovurdering.

Scenarie 2. Dyrkøb - Cykelparkering og fredeligt ophold ved Vor Frue Kirke.

Byrummet omkring vor Frue Kirke udgør et af Middelalderbyens mest markante byrum. Kirken er omgivet af Frue Plads, Fiolstræde, Dyrkøb og Bispetervet, som adskilles fra resten af pladsrummet af Nørregade. Byrummet har en sol og skyggeside, hvor Dyrkøb og Bispetervet er skyggesider og Frue Plads og Fiolstræde er solsider, som er levende året og døgnet rundt. Dyrkøb er præget af bilparkering og Bispetervet er præget af cykelparkering. Dyrkøb har en karakterfuld træplantning langs Domkirken, og mod Fiolstræde indrammes kirken af to store grupper af træer. Herudover er der klippede træer på Bispetervet. Frue Plads fremstår som en urban granitbelagt flade, ligesom Fiolstræde også er granitbelagt. Der er dermed både ét samlet byrum omkring domkirken og forskellighed i de enkelte rums udtryk og anvendelse.

Granitbelægningen på Frue Plads er planlagt genoprettet inden for perioden 2017-2020, hvis der bevilges 16,0 mio. kr. hertil i forbindelse med budget 2017. Genopretningen vil være inklusiv forbedring af vækstvilkårene for trægrupperne mod Fiolstræde. En fornyelse af Dyrkøb vil ligge i forlængelse af genopretningen af Frue Plads, og det samlede byrum vil kunne fremstå nyomlagt på én gang. Der kan skabes synergi til Cykeloptimeringsplanen 'Nørregadekorridoren' ud for Bispetervet, såfremt denne prioriteres i budget for 2017.

Det anbefales at samle hele byrummet omkring Vor Frue Kirke med en ensartet belægning og at styrke forskellighederne omkring kirken. Det anbefales endvidere at ændre Dyrkøbs funktion fra ren bilparkering til en integreret cykelparkering tilegnet netop dette sted samt at prioritere bedre rammer for bedre ophold med mulighed for at sidde på bænke under træerne langs kirken.

Ved at nedlægge 40 parkeringspladser i Dyrkøb kan der etableres op til 150-200 cykelstativpladser. Det vil lette presset fra cykelparkeringsbehovet især på Bispetervet, men også generelt lette presset i nærområdet.

Scenarie 2A. Minimumsløsning (4,0 mio. kr.)

Det er afgørende at cykelparkeringen udvikles som et særligt møbel tilpasset netop Dyrkøb, så cykelparkeringen opleves som en integreret del af byrummet. Trærækken langs domkirken skal bevares, og det skal un-

dersøges om vækstvilkårene kan forbedres. Herudover skal der ske en generel oprydning i eksisterende inventar.

Scenarie 2B. Løsning i højere kvalitet (13,0 mio. kr.)

Scenarie 2B gennemføres med en omlægning af den eksisterende beton og asfaltbelægning til én granitbelagt flade i Dyrkøb. Såfremt økonomien rækker i en licitation medtages Bispetorvet samt en del af Nørregade, så hele byrummet omkring kirken får en sammenhængende karakter. Granitbelægningen skal variere, så den passer til det enkelte steds udtryk og anvendelse. Der skal desuden ske en vurdering af belysningen omkring kirken med henblik bl.a. på forøget tryghed. Det vil samlet set skabe et byrum af høj kvalitet på et af Københavns mest centrale steder med Vor Frue Kirke som det markante centrum og med en særlig cykelparkering tilegnet stedet.

I begge scenarier er 13 specialparkeringspladser forudsat bevaret, som kan samles i den vestlige ende af Dyrkøb mod Nørregade, hvor til- og frakørsel foregår.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet i begge under-scenarier er komplicerede, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Omdannelse af 40 bilparkeringspladser i enten Dyrkøb eller Nybrogade m.fl. til grønne og levende byrum af høj kvalitet og flere cykelparkeringspladser vil understøtte målene i Fællesskab København om: At københavnernes opholder sig 20 % mere i byens rum. At 90 % af københavnernes er enige i, at deres lokalområde er levende og varieret. At 70 % af københavnernes er tilfredse med mulighederne for cykelparkering. At 75 % af københavnernes oplever København som en grøn by.

Endvidere vil fornyelse af byrummene følge op på Københavns Kommunes Bylivsregnskab, som peger på ønsker om mere grønt og bedre mulighed for 'stille steder' i byen.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Scenarie 1. Ny grøn promenade og plads langs Slotsholmskanalen.	- Bedre og grønnere byrum. - Øge den biologiske mangfoldighed og forbedre mikroklimaet på stedet. - Mere plads til ophold og bedre sammenhæng og fremkommelighed især for fodgængere og cyklister. - Lettere adgang til cykelparkeringspladser.
Scenarie 2. Cykelparkering og fredeligt ophold ved Vor Frue Kirke.	- Bedre byrum. - Mere plads til ophold. - Lettere adgang til cykelparkeringspladser.
Beskæftigelseffekt: - Scenarier 1A (4,0 mio. kr.) - Scenarier 1B (13,0 mio. kr.) - Scenarier 2A (4,0 mio. kr.) - Scenarier 2B (13,0 mio. kr.)	4,8 årsværk 15,6 årsværk 4,8 årsværk 15,6 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

Scenarie 1A og 2A har hver estimerede anlægsudgifter på i alt 4,0 mio. kr. i perioden 2016-2019, mens scenarie 1B og 2B hver har estimerede anlægsudgifter på i alt 13,0 mio. kr. i perioden 2016-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter for scenarie 1A og 2A på hver 0,05 mio. kr. i 2019 og 0,15 mio. kr. årligt fra 2020 og frem, mens scenarie 1B og 2B hver har afledte driftsudgifter på 0,15 mio. kr. i 2019, 0,45 mio. kr. i 2020 og 0,6 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med hvert af de fire scenarier på 1,1 mio. kr. i 2018 og 2,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Scenarie 1A og 2A forventes ibrugtaget i december 2019, mens scenarie 1B og 2B forventes ibrugtaget i maj 2020.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltalseffekt)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	Anlæg 2016-2020	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2021	Afledt årlig servicemåltalseffekt ved fuld indfasning fra 2019
Scenarie 1A. Nybrogade – Ny grøn promenade og plads langs Slotsholmskanalen – Minimumsløsning	4.000	150	2.285
Scenarie 1B. Nybrogade – Ny grøn promenade og plads langs Slotsholmskanalen – Løsning i højere kvalitet	13.000	600	2.285
Scenarie 2A. Dyrkøb - Cykelparkering og fredeligt ophold ved Vor Frue Kirke – Minimumsløsning	4.000	150	2.285
Scenarie 2B. Dyrkøb - Cykelparkering og fredeligt ophold ved Vor Frue Kirke – Løsning i højere kvalitet	13.000	600	2.285

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at begge anlægsprojekter er komplicerede, og der er derfor afsat 10-15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Der er en risiko for, at politiet vil være skeptiske over for parkeringsnedlæggelser på grund af en forventning om ekstra søgetrafik i Middelalderbyen. Det har konsekvenser for tidsplanen og økonomien, da der eventuelt skal udarbejdes flere skitser for at få den nødvendige tilladelse fra politiet. Denne risiko søges håndteret bl.a. ved tidlig og løbende dialog med politiet om projektet.

Der er desuden betydelig risiko for, at borgerne vil være utilfredse med parkeringsnedlæggelser i begge scenarier. Det kan have konsekvenser for tidsplan og økonomi, da der eventuelt skal udarbejdes et særligt beredskab i forbindelse med borgerdialogen og den generelle kommunikation

af projekterne. Denne risiko søges håndteret ved tidlig dialog bl.a. med Indre By Lokaludvalg, ved at udvikle en særlig dialogproces med de direkte interessenter og ved løbende og tydelig kommunikation.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Scenario 1A. Nybrogade – Ny grøn promenade og plads langs Slotsbolmskanalen – Minimumsløsning

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,0 mio. kr. i perioden 2016-2019. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2019 og 0,15 mio. kr. årligt fra 2020 og frem til vedligehold. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 1,1 mio. kr. i 2018 og 2,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem som følge af nedlæggelsen af 40 parkeringspladser i rød betalingszone. Provenutabet vil som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet kun påvirke servicemåltallet og ikke have finansiel betydning.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering	200	700	400	100		1.400	1.400*
- Udførelse			600	2.000		2.600	2.600*
Anlægsudgifter i alt	200	700	1.000	2.100		4.000	4.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift				50	150	200	
Afledte serviceudgifter i alt				50	150	200	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
- Provenutab			1.140	2.285	2.285	5.710	
Afledte serviceudgifter i alt			1.140	2.285	2.285	5.710	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat juni 2018 og ibrugtaget i december 2019.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juni 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2019

Scenario 1B. Nybrogade – Ny grøn promenade og plads langs Slotsbolmskanalen – Løsning i højere kvalitet

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 13,0 mio. kr. i perioden 2016-2020. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,15 mio. kr. i 2019, 0,45 mio. kr. i 2020 og 0,6 mio. kr. årligt fra 2021 og frem til vedligehold. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 1,1 mio. kr. i 2018 og 2,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem som følge af nedlæggelsen af 40 parkeringspladser i rød betalingszone. Provenutabet vil som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet kun påvirke servicemåltallet og ikke have finansiel betydning.

Tabel 5. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlæg</i>								
- Projektering	200	2.000	1.500	500			4.200	3.000*
- Udførelse			3.000	5.000	800		8.800	
Anlægsudgifter i alt	200	2.000	4.500	5.500	800		13.000	3.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og drift				150	450	600	1.200	
Afledte serviceudgifter i alt				150	450	600	1.200	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>								
- Provenutab			1.140	2.285	2.285	2.285	7.855	
Afledt servicemåltalseffekt i alt			1.140	2.285	2.285	2.285	7.855	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat juni 2018 og ibrugtaget i maj 2020.

Tabel 6. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	December 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juni 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Maj 2020

Scenario 2A. Dyrkøb - Cykelparkering og fredeligt ophold ved Vor Frue Kirke – Minimumsløsning

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,0 mio. kr. i perioden 2016-2019. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2019 og 0,15 mio. kr. årligt fra 2020 og frem til vedligehold. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 1,1 mio. kr. i 2018 og 2,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem som følge af nedlæggelsen af 40 parkeringspladser i rød betalingszone. Provenutabet vil som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet kun påvirke servicemåltallet og ikke have finansiel betydning.

Tabel 7. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering	200	700	400	100		1.400	1.400*
- Udførelse			600	2.000		2.600	2.600*
Anlægsudgifter i alt	200	700	1.000	2.100		4.000	4.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift				50	150	200	
Afledte serviceudgifter i alt				50	150	200	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>							
- Provenutab			1.140	2.285	2.285	5.710	
Afledt servicemåltalseffekt i alt			1.140	2.285	2.285	5.710	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat juni 2018 og ibrugtaget i december 2019.

Tabel 8. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juni 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2019

Scenario 2B. Dyrkøb - Cykelparkering og fredeligt ophold ved Vor Frue Kirke – Løsning i højere kvalitet

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 13,0 mio. kr. i perioden 2016-2020. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,15 mio. kr. i 2019, 0,45 mio. kr. i 2020 og 0,6 mio. kr. årligt fra 2021 og frem til vedligehold. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 1,1 mio. kr. i 2018 og 2,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem som følge af nedlæggelsen af 40 parkeringspladser i rød betalingszone. Provenutabet vil som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet kun påvirke servicemåltallet og ikke have finansiel betydning.

Tabel 9. Anlægsudgifter, afledte serviceudgifter og servicemåltalseffekt

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlæg</i>								
- Projektering	200	2.000	1.500	500			4.200	3.000*
- Udførelse			3.000	5.000	800		8.800	
Anlægsudgifter i alt	200	2.000	4.500	5.500	800		13.000	3.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og drift				150	450	600	1.200	
Afledte serviceudgifter i alt				150	450	600	1.200	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>								
- Provenutab			1.140	2.285	2.285	2.285	7.855	
Afledt servicemåltalseffekt i alt			1.140	2.285	2.285	2.285	7.855	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat juni 2018 og ibrugtaget i maj 2020.

Tabel 10. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	December 2017
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juni 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Maj 2020

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Byggeweb' (1,7 %), 'Sourcingstrategi' (1,0 %) og 'Skalering af anlægskrav' (0,1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,8 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er ikke indregnet i økonomitabellerne, da tiltagene først blev vedtaget den 30. maj 2016.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TMxx Underjordisk parkeringsanlæg på Strandboulevarden ved Randersgade

11. september 2016



Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Bydel
Østerbro

Lokalitet/Adresse
Strandboulevarden ved Randersgade

Baggrund

I Budget 2016 (BR 1. oktober 2015) (A, B, C, F, I, O og V) fremgår det at ”Parterne er enige om at etablere et parkeringsanlæg i en konstruktion med ca. 250 parkeringspladser på Strandboulevarden”. Der blev afsat 200,0 mio. kr. til anlæg af parkeringsanlæg (heraf de 80,0 mio. kr. via udmøntning af p-deklarationer). Af de 200,0 mio. kr. blev 3,0 mio. kr. frigivet med budgetvedtagelsen til at gennemføre en forundersøgelse af opførelse af parkeringsanlæg i konstruktion. Dette resulterede i en indstilling, som blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 20. juni 2016. På mødet blev det besluttet, at indstillingen skulle sendes tilbage til forvaltningen.

Indhold

Forvaltningen har i indstillingen anbefalet en løsning, der giver en merudgift, i forhold til det allerede bevilligede beløb på 200,0 mio. kr., på 46,0 mio. kr. på anlæg inkl. reetablering af de 19 pladser i terræn, der bliver nedlagt i forbindelse etablering af anlægget, og en merudgift på 1,8 mio. kr. årligt i drift og vedligeholdelse af parkeringsanlægget. Den økonomiske vurdering er desuden blevet opdateret siden indstillingen den 20. juni 2016, hvilket bliver uddybet i risikovurderingen.

Parkeringsanlægget på Strandboulevarden giver i alt 251 parkeringspladser. Anlægsprisen for Københavns Kommune til parkeringsanlægget er estimeret til 148,8 mio. kr. Den nuværende belægningsprocent i området omkring Strandboulevarden er 89 % ved middag og 102 % om aftenen.

For en beskrivelse af forslag til etablering af parkeringsanlæg på Strandboulevarden, herunder den overordnede økonomi, henvises til indstillingen fra Teknik- og Miljøudvalgsmødet den 20. juni 2016 ”Parkeringsan-

læg i konstruktion på Strandboulevarden ved Randersgade, Østerbro” (vedlagt som bilag).

Etableringen af parkeringsanlægget medfinansieres via udmøntning af parkeringsdeklarationer, hvor udpegningen af de bidragydende ejendomme og opkrævningsprocessen påbegyndes, når det endelige projekt er fastlagt. Udmøntningen af parkeringsdeklarationer vil kunne medfinansiere ca. 40 % af anlægsprisen for det enkelte parkeringsanlæg. Den angivne økonomi i den nedenstående oversigt er derfor anlægsudgifterne for det enkelte parkeringsanlæg fratrukket parkeringsdeklarationerne. Den angivne udgift er derfor prisen for Københavns Kommune.

Dette budgetnotat vedrører den tillægsbevilling, der mangler, for at kunne gennemføre det projekt, der blev præsenteret i indstillingen til Teknik- og Miljøudvalget den 20. juni 2016.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, se risikovurdering. Den økonomiske vurdering er desuden blevet opdateret siden indstillingen den 20. juni 2016, hvilket også fremgår af risikovurderingen.

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. Initiativet er del af en samlet parkeringsmodel, som skal forbedre parkeringsforholdene på Østerbro. Et underjordisk parkeringsanlæg på Østerbro giver mulighed for at anlægge et nyt byrum ovenpå, hvilke kan være med til at styrke bylivet i området.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Fuldautomatisk underjordisk parkeringsanlæg	- Flere parkeringspladser. - Nemmere at finde en parkeringsplads og dermed mindre søgetrafik. - Tryghed for brugerne, der ikke skal færdes nede i et underjordisk anlæg i et særligt belastet område. - Bedre byrum for beboerne og besøgende.
Beskæftigelseseffekt (65,6 mio. kr.)	78,7 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 samlede anlægsudgifter på i alt 160,6 mio. kr. i perioden 2017-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på samlet 3,0 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på i alt 1,6 mio. kr. årligt fra 2022 og frem som følge af oprettelsen af 251 parkeringspladser i blå betalingszone. Provenuet vil som følge af reglerne for modregning i bloktilskuddet kun påvirke servicemåltallet og vil dermed ikke have en finansiel betydning.

Investeringer i parkeringsanlæg kan over en 15-årig periode modregnes i reduktionen af bloktilskuddet til kommunen, hvilket medfører, at projektet over åre er udgiftsneutralt for kommunen.

Teknik- og Miljøudvalget fik i Overførselssagen 2011-2012, BR 10. maj 2012 (A, B, C, F, O og V) bevilget en parkeringspulje på 45 mio. kr. (2012-p/l) til køb eller etablering af parkeringspladser i konstruktion. Forvaltningen vurderer, at det falder indenfor formålet at anvende 40,5 mio. kr. fra denne pulje til etablering af parkeringsanlæg på Strandboulevarden.

Der etableres 19 skråparkeringspladser i nærområdet. Finansieringen på 3,0 mio. kr. findes som led i ovennævnte omdisponering fra Pulje til p-anlæg afsat i Overførselssag 2011-2012. Midlerne frigives ved indstilling om placering af pladserne ultimo 2018. Det er ikke muligt at medfinansiere disse midler med P-deklarationer.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	Anlæg 2017-2021	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2022	Afledt årlig servicemåltalseffekt ved fuld indfasning fra 2022
Underjordisk parkeringsanlæg på Strandboulevarden ved Randersgade	65.500	1.800	-99

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger. Vær opmærksom på at P-deklarationerne ikke er fratrukket anlægssummen i tabel 2. Det er den i tabel 3.

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

I indstillingen 20. juni 2016 var der ikke afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Det er dog indregnet i dette budgetønske hvor med den totale anlægspris stiger med 19,6 mio. kr. Det betyder, at det ligeledes bliver muligt at inddrive tilsvarende flere P-deklarationer.

Derudover må der påregnes en del usikkerhed med hensyn 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.

Kommunens egen andel af P-deklarationerne var ikke indregnet i den oprindelige bevilling, der blev givet i forbindelse med budget 2016. Jævnfør indstillingen til Teknik- og Miljøudvalget 20. juni 2016 er dette beregnet til at udgøre 11 %. Dette er ikke indarbejdet i økonomitabellen, men udgør 14,4 mio. kr. i manglende indtægter fra P-deklarationer.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 160,6 mio. kr. i perioden 2017-2021. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 3,0 mio. kr. årligt fra 2021 og frem til vedligeholdelse og drift. Der er desuden et provenu forbundet med projektet på 1,6 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2021. Tabellen nedenfor er udtryk for det økonomiske behov, der er ud over det der blev vedtaget i forbindelse med budget 2016.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/1)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlæg</i>								
- Tillægsbevilling	42.000	4.000					46.000	42.000
- Medfinansiering fra P-deklarationer (tillægsbevilling)					-17.200		-17.200	
- Uforudsete udgifter (8 %)		19.600					19.600	
- Medfinansiering fra P-deklarationer (Uforudsete udgifter)					-7.840		-7.840	
Anlægsudgifter i alt	42.000	23.600			-25.040		40.560	
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Øget afledt vedligehold						1.800	1.800	
Afledte serviceudgifter i alt						1.800	1.800	
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>								
- Øget provenu						-99	-99	
Afledt servicemåltalseffekt i alt						-99	-99	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i januar 2019 og ibrugtaget i december 2021.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	August 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2021

Tidligere afsatte midler

Teknik- og Miljøudvalget fik i Overførselssagen 2011-2012, BR 10. maj 2012 (A, B, C, F, O og V) bevilget en parkeringspulje på 45 mio. kr. til køb eller etablering af parkeringspladser i konstruktion. Forvaltningen vurderer, at det falder indenfor formålet at anvende 28,8 mio. kr. fra denne pulje til etablering af p-anlæg på Strandboulevarden og foreslår derfor, at dette indgår som finansiering af anlægget.

Der etableres 19 skråparkeringspladser i nærområdet. Finansieringen på 3 mio. kr. findes som led i ovennævnte omdisponering fra Pulje til p-anlæg afsat i Overførselssag 2011-2012. Midlerne frigives ved indstilling om placering af pladserne ultimo 2018.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2012							
Overførselssagen 2011-2012	45.000						
Budgetaftale 2013							
Overførselssagen 2012-2013							
Budgetaftale 2014							
Overførselssagen 2013-2014							
Budgetaftale 2015							
Overførselssagen 2014-2015							
Budget 2016					200.000		
Overførselssagen 2015-2016							
Afsatte midler i alt	45.000				200.000		

Bilag

Teknik og Miljøudvalgsmødet den 20. juni 2016 ”Parkeringsanlæg i konstruktion på Strandboulevarden ved Randersgade, Østerbro”



TMxx Nordvestpassagen



5. september 2016

Eksekveringsparat?

	JA/NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Ja

Bydel
Nørrebro og Bispebjerg

Baggrund

Nordvestpassagen skal være tryk og komfortabel cykel- og gangforbindelse fra Lygten via Fyrbødervej under banelegemet og gennem Mimersparksen og Mjølnerparken til Superkilen, uden at rampeforløbet nedsætter Mimersparksens rekreative værdi. I Kommuneplanen indgår Nordvestpassagen som et knudepunkt på cykelrutenettet, der skal binde Nørrebro-ruten, Hareskovruten og Fasanvejsruten sammen. Samtidig er den en del af forudsætningerne for den trafikale omlægning i og omkring Mjølnerparken, der bl.a. skal øge trygheden i området ved at lede flere mennesker igennem. Nordvestpassagen skal dermed skabe en byrums-mæssig kobling mellem bydelene, give flere adgang til Mimersparksen og styrke fællesskabet bydelene imellem.

Teknik- og Miljøforvaltningen har undersøgt en række løsninger for forbindelsen. Disse undersøgelser har imidlertid vist, at det var vanskeligt at anlægge en passage inden for den afsatte økonomiske ramme, som opfylder ønskerne bag bevillingerne. En løsning, som kan holdes inden for økonomien, blev behandlet på Teknik- og Miljøudvalget 22. februar 2016, men blev sendt retur til forvaltningen.

Der er tidligere bevilliget i alt 37,0 mio. kr. til projektet. Borgerrepræsentationen besluttede imidlertid den 26. maj 2016 at omdisponere 22,0 mio. kr. til bro over Folehaven, hvorfor der er en resterende bevilling til Nordvestpassagen på 15,0 mio. kr.

Indhold

Dette budgetnotat indeholder tre scenarier for Nordvestpassagen. For at gennemføre scenarierne, er det nødvendigt at afsætte midler udover de 15,0 mio. kr., der er tilbage af bevillingen til Nordvestpassagen.

Teknik- og Miljøforvaltningen har udover de tre scenarier i dette budgetnotat tidligere undersøgt andre løsninger på begge sider af banen herunder bedre rampeføring på Bispebjergsiden, forskellige muligheder i Mimersparksen, en underføring tættere på Bispebjerg Station, stejle ramper, trapper og elevatorer i stedet for ramper. Alle muligheder på strækningen er således blevet grundigt undersøgt.

Scenario 1. Smal tunnelloøsning med integreret rampe i Mimersparksen og en cykel- og fodgængerrampe på Fyrbødervej

Dette forslag indeholder en smal tunnelloøsning med en tilgængelig cykel- og fodgængerrampe på hver side. På Bispebjergsiden af tunnelen er der ligeledes en trappe, der skaber adgang til den eksisterende sti mod Lersøparken. I Mimersparksen sænkes en del af terrænet omkring rampen.

Denne løsning lever op til vejreglernes standarder samt kommunens handicappolitik med let fremkommelige ramper. Mimersparksen bevarer sin rekreative værdi, da det sænkede landskab vil få rampe og stier til at fremstå som en naturlig del af parken.

Løsningen vurderes at have mindre gode oversigtsforhold ved passage af tunnelen og vil forekomme utryk for mange. Den vurderes derfor ikke at have nævneværdig effekt på sammenbindingen af eller trygheden i området. Rampen på Fyrbødervej kræver omlægning af adgangsveje og en mindre arealoverdragelse, hvilket er fordyrende.

Løsningen kobler kun delvist cykelrutenettet sammen, idet cyklister enten skal bruge trappen eller krydse Tagensvej i retning mod Lersøparken.

Scenario 2. Smal tunnelloøsning og to ramper på Fyrbødervej

Dette forslag indeholder en smal tunnelloøsning med en tilgængelig cykel- og fodgængerrampe i Mimersparksen. På Fyrbødervej er der to tilgængelige cykel- og fodgængerramper mod henholdsvis Lygten og den eksisterende sti mod Lersøparken. I Mimersparksen sænkes en del af terrænet omkring rampen.

Denne løsning lever op til vejreglernes standarder samt kommunens handicappolitik med let fremkommelige ramper. Løsningen kobler cykelrutenettet sammen. Mimersparksen bevarer sin rekreative værdi, da det sænkede landskab vil få rampe og stier til at fremstå som en naturlig del af parken.

Løsningen vil have dårlige oversigtsforhold med et t-kryds med to ramper og en tunnel, og tunnelen vil forekomme utryk. Den vurderes ikke at have nævneværdig effekt på sammenbindingen af eller trygheden i området. Den ene rampe på Fyrbødervej kræver omlægning af adgangsveje og en mindre arealoverdragelse, hvilket er fordyrende. Rampen mod Lersøparken kræver kraftige terrænmurer på begge sider. Mod banen skal terrænmuren godkendes af Banedanmark, og på Bispebjergsiden skal terrænmurene dimensioneres til kommende byggeri.

Scenario 3. Bro-underføring og to ramper på Fyrbødervej

Dette forslag indeholder en underføring udført som sporbærende brokonstruktion. På Fyrbødervej er der to tilgængelige cykel- og fodgængeramper mod henholdsvis Lygten og den eksisterende sti mod Lersøparken. I Mimersparksen sænkes en del af terrænet omkring rampen.

Denne løsning lever op til vejreglernes standarder samt kommunens handicappolitik med let fremkommelige ramper. Løsningen kobler cykelrutenettet sammen. Mimersparksken bevarer sin rekreative værdi, da det sænkede landskab vil få rampe og stier til at fremstå som en naturlig del af parken. Selve underføringen bliver bredere, mere lys og dermed trykgere.

På Bispebjergsiden vil løsningen have bedre oversigtsforhold takket være den brede underføring, men er stadig et t-kryds med to ramper. Denne løsning vurderes at have den bedste effekt på både sammenbindingen af og trygheden i området. Den ene rampe på Fyrbødervej kræver omlægning af adgangsveje og en mindre arealoverdragelse, hvilket er fordyrende. Rampen mod Lersøparken kræver kraftige terrænmure på begge sider, mod banen skal terrænmuren godkendes af Banedanmark, og på Bispebjergsiden skal terrænmurene holde til kommende byggeri.

Den overordnede risikovurdering er, at alle scenarierne er meget komplicerede, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Nordvestpassagen skal binde de grønne cykelruter Nørrebro-ruten og Hareskovruten samt supercykelstien Fasanvejsruten sammen. Dette vil først opnås, når der er ramper mod både Lygten til Hareskovruten og Lersøparken til Nørrebro-ruten. Med disse ramper vil Nordvestpassagen blive et vigtigt knudepunkt for cykelruterne, der alle indgår i PLUSnettet.

Nordvestpassagen har en væsentlig lokal effekt, hvad angår trykghed og fremkommelighed, og samtidig er det en væsentlig sammenkobling af Bispebjerg og Nørrebro. En bred underføring og et trygt stiforløb, der anlægges som en del af Mimersparksken, vil øge brugen af Nordvestpassagen og Mimersparksken, være trykghedsskabende og dermed øge sammenkoblingen af Bispebjerg og Nørrebro.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Scenarie 1. Smal tunnelloosning med integreret rampe i Mimersparksken og en cykel- og fodgængerrampe på Fyrbødervej	<ul style="list-style-type: none"> - Opfyldelse af vejreglernes standarder og Københavns Kommunes handicappolitik. - Delvis sammenkobling af cykelrutenettet. - Flere brugere af underføringen. - Bevarelse af Mimersparkskens rekreative brug.
Scenarie 2. Smal tunnelloosning og to ramper på Fyrbødervej	<ul style="list-style-type: none"> - Opfyldelse af vejreglernes standarder og Københavns Kommunes handicappolitik. - Sammenkobling af cykelrutenettet. - Flere brugere af underføringen. - Bevarelse af Mimersparkskens rekreative brug.
Scenarie 3. Bro-underføring og to ramper på Fyrbødervej	<ul style="list-style-type: none"> - Opfyldelse af vejreglernes standarder og Københavns Kommunes handicappolitik. - Sammenkobling af cykelrutenettet. - Flere brugere af underføringen. - Bevarelse af Mimersparkskens rekreative brug. - Øget trykghed i området. - Sammenbinding af området.

Beskæftigelseseffekt	
- Scenarie 1 (47,5 mio. kr.)	57,0 årsværk
- Scenarie 2 (54,1 mio. kr.)	64,9 årsværk
- Scenarie 3 (62,7 mio. kr.)	75,2 årsværk

Note: Beskæftigelseseffekten er beregnet med udgangspunkt i Københavns Kommunes definition, hvor 1,0 mio. kr. investeret i anlæg resulterer i 1,2 årsværk.

Ejerforhold

Mimersparken er kommunalt ejet. Sportraceet er ejet af Banedanmark. Hele arealet på Bispebjergsiden er privat ejet. En Nordvestpassage, der opfylder alle ønsker, skal have sænket terrænet omkring ramperne for at optimere oversigtsforholdene og trygheden, hvilket vil ændre markant på byggemulighederne, omlægge adgangsveje og kan medføre en stor arealovertagelse omkring ramperne på Bispebjergsiden. Prisen for dette er skønnet til 30,0 mio. kr., hvorfor denne løsning ikke er medtaget her.

Lokalplan

Der er netop igangsat forarbejder til en ny lokalplan for det private areal på Bispebjergsiden. Såfremt Nordvestpassagen ønskes anlagt er det vigtigt at tage højde for rampeføring m.m. i lokalplanen, hvor det specielt er byggefelternes placering, der kan blokere for senere anlæg af ramper. Samtidig er lokalplanen den optimale mulighed for at forhandle med grundejer om placering af ramper på privat areal for at undgå eventuelle arealovertagelse.

Økonomi

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 62,2 mio. kr. Der er tidligere afsat 15,0 mio. kr. til projektet, hvorfor der skal afsættes anlægsudgifter på i alt 47,2 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2020 og 0,8 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2020.

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 68,8 mio. kr. Der er tidligere afsat 15,0 mio. kr. til projektet, hvorfor der skal afsættes anlægsudgifter på i alt 53,8 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2020 og 0,8 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2020.

Scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 77,4 mio. kr. Der er tidligere afsat 15,0 mio. kr. til projektet, hvorfor der skal afsættes anlægsudgifter på i alt 62,4 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2020 og 0,8 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2020.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2017 p/l)</i>	Anlæg 2017-2020	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2021
Scenarie 1. Smal tunnellsøsnung med integreret rampe i Mimersparksen og en cykel- og fodgængeramme på Fyrbødervej	47.200	800
- <i>Projektering og udførelse</i>	<i>62.200</i>	<i>800</i>
- <i>Tidligere afsatte midler</i>	<i>15.000</i>	
Scenarie 2. Smal tunnellsøsnung og to ramper på Fyrbødervej	53.800	800
- <i>Projektering og udførelse</i>	<i>68.800</i>	<i>800</i>
- <i>Tidligere afsatte midler</i>	<i>15.000</i>	
Scenarie 3. Bro-underføring og ramper på Fyrbødervej	62.400	800
- <i>Projektering og udførelse</i>	<i>77.400</i>	<i>800</i>
- <i>Tidligere afsatte midler</i>	<i>15.000</i>	

Note: For yderligere specifikation af periodisering, se tekniske oplysninger.

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at alle scenarier er meget komplicerede, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Der er ikke foretaget dækkende geotekniske- og forureningsundersøgelser. Banedanmark skal samtidig godkende konstruktionen af underføringen, ligesom sporspærring skal aftales og koordineres med Banedanmark i god tid inden det mulige årlige sporspærringstidspunkt. Derudover er der udgifter til bustransport under sporspærringen. Disse udgifter er medregnet i projekteringen.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Scenario 1. Smal tunnelloøsning med integreret rampe i Mimersparken og en cykel- og fodgængerrampe på Fyrbødervej

Scenario 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 62,2 mio. kr. Der er tidligere afsat 15,0 mio. kr. til projektet, hvorfor der skal afsættes anlægsudgifter på i alt 47,2 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2020 og 0,8 mio. kr. årligt fra 2021 og frem til drift og vedligehold.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlæg</i>								
- Projektering		1.800	4.400	2.100	700		9.000	6.200*
- Udførelse			8.800	22.300	22.100		53.200	
- Tidligere afsatte midler			-15.000				-15.000	
Anlægsudgifter i alt		1.800	-1.800	24.400	22.800		47.200	6.200*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og drift					400	800	1.200	
Afledte serviceudgifter i alt					400	800	1.200	

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Projektoptimering' (1,0 %), 'Byggeweb' (1,7 %), Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,7 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er ikke indregnet i økonomitabellerne, da tiltagene først blev vedtaget den 30. maj 2016.

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i august 2018 og ibrugtaget i december 2020.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

Scenario 2. Smal tunnelloøsning og to ramper på Fyrbødervej

Scenario 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 68,8 mio. kr. Der er tidligere afsat 15,0 mio. kr. til projektet, hvorfor der skal afsættes anlægsudgifter på i alt 53,8 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2020 og 0,8 mio. kr. årligt fra 2021 og frem til drift og vedligehold.

Tabel 5. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlæg</i>								
- Projektering		1.900	4.900	2.300	800		9.900	6.800*
- Udførelse			9.700	24.700	24.500		58.900	
- Tidligere afsatte midler			-15.000				-15.000	
Anlægsudgifter i alt		1.900	-400	27.000	25.300		53.800	6.800*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og drift					400	800	1.200	
Afledte serviceudgifter i alt					400	800	1.200	

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Projektoptimering' (1,0 %), 'Byggeweb' (1,7 %), Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,7 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er ikke indregnet i økonomitabellerne, da tiltagene først blev vedtaget den 30. maj 2016.

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i august 2018 og ibrugtaget i december 2020.

Tabel 6. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

Scenario 3. Bro-underføring og ramper på Fyrbødervej

Scenario 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 77,4 mio. kr. Der er tidligere afsat 15,0 mio. kr. til projektet, hvorfor der skal afsættes anlægsudgifter på i alt 62,4 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2020 og 0,8 mio. kr. årligt fra 2021 og frem til drift og vedligehold.

Tabel 7. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2017 p/l)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlæg</i>								
- Projektering		2.200	5.500	2.600	900		11.200	7.700*
- Udførelse			10.900	27.800	27.500		66.200	
- Tidligere afsatte midler			-15.000				-15.000	
Anlægsudgifter i alt		2.200	1.400	30.400	28.400		62.400	7.700*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og drift					400	800	1.200	
Afledte serviceudgifter i alt					400	800	1.200	

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Projektoptimering' (1,0 %), 'Byggeweb' (1,7 %), Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,7 % af den

samlede anlægssum. Denne effektivisering er ikke indregnet i økonomitabellerne, da tiltagene først blev vedtaget den 30. maj 2016.

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i august 2018 og ibrugtaget i december 2020.

Tabel 8. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat midler til Nordvestpassagen:

- I overførselssagen 2012-2013 (Cykelpakke VII) blev der bevilliget 20,0 mio. kr. til selve underføringen under banen mellem Fyrbødervej og Mimersparken.
- I budget 2014 (Cykelpakke VIII) blev der bevilliget 12,0 mio. kr. til etablering af cykel- og fodgængersti fra underføringen gennem Mimersparken og Mjølnerparken til Superkilen.
- I budget 2015 (Cykelby for Alle) blev der bevilliget 5,0 mio. kr. til etablering af tilkørsel fra Lygten, nedgang til underføringen og cykelsti på Fyrbødervej

Borgerrepræsentationen omdisponerede 22,0 mio. kr. den 26. maj 2016 fra projektet til bro over Folehaven. Den resterende bevilling til Nordvestpassagen er derfor på 15,0 mio. kr.

Tabel 9. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2012-2013		20.000					
Budgetaftale 2014			12.000				
Budgetaftale 2015				5.000			
Overført til Bro over Folehaven					-22.000		
Afsatte midler i alt		20.000	12.000	5.000	-22.000		

Henvisninger

Indstilling om Bro over Folehaven, Valby, Borgerrepræsentationen den 26. maj 2016.

<https://www.kk.dk/indhold/borgerrepraesentationens-modemateriale/26052016/edoc-agenda/68f01f0d-7282-4233-9625-849e77f0ca06/a08550cd-1b91-4d15-a808-5ca51619eb6a>

Indstilling om Projektskitse for Nordvestpassagen, Nørrebro/Bispebjerg, Teknik- og Miljøudvalget den 22. februar 2016.

<https://www.kk.dk/indhold/teknik-og-miljoudvalgets-modemateriale/22022016/edoc-agenda/92a02adc-9b69-4e98-b060-0fa49c2f9ba0/fe41299a-3732-4b2c-8b1b-80e9c1e9e19f>

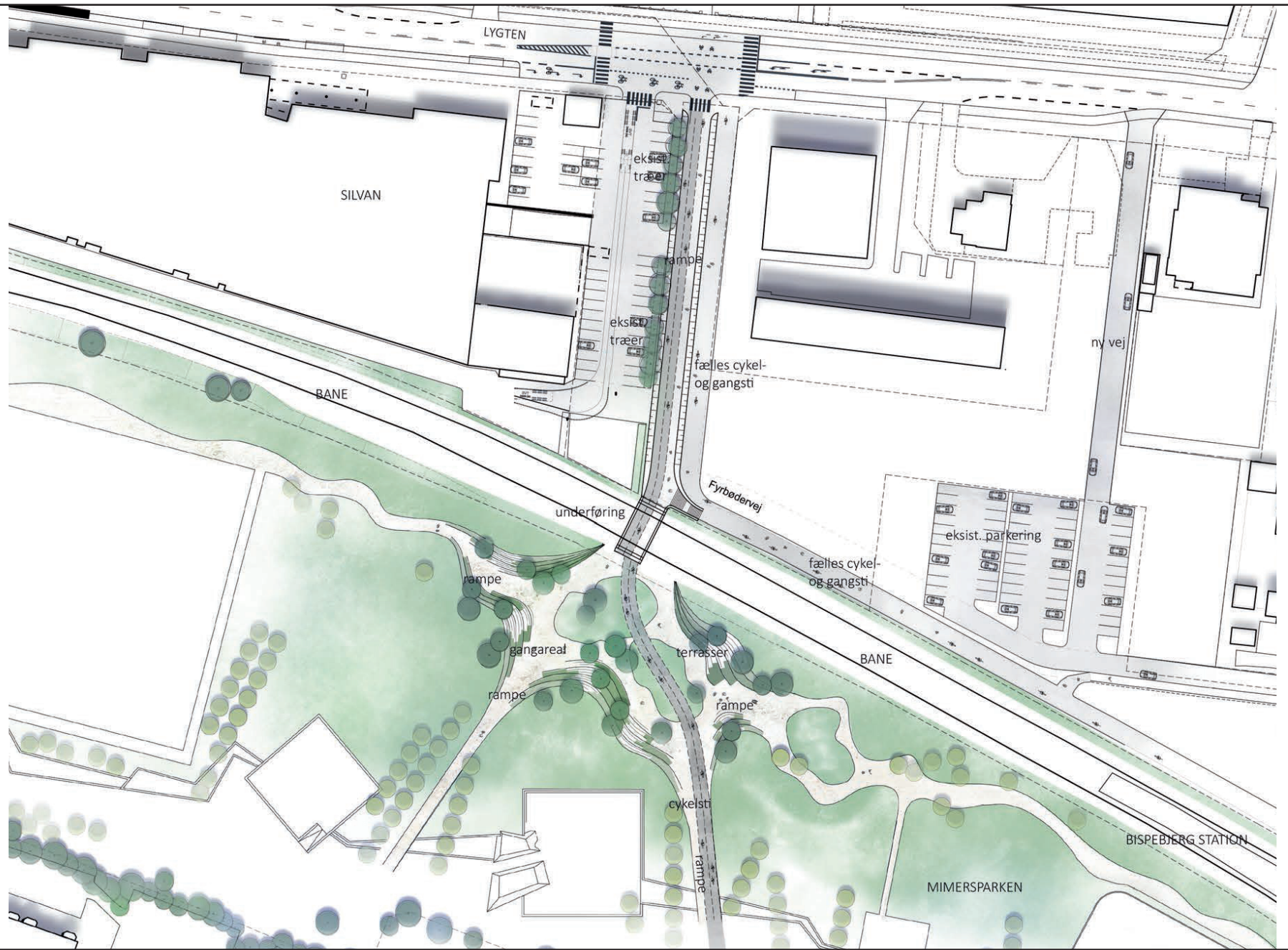
Bilag

Bilag 1. Projektforslag, scenarie 1

Bilag 2. Projektforslag, scenarie 2

Bilag 3. Projektforslag, scenarie 3

Bilag 4. Cykelrutekort

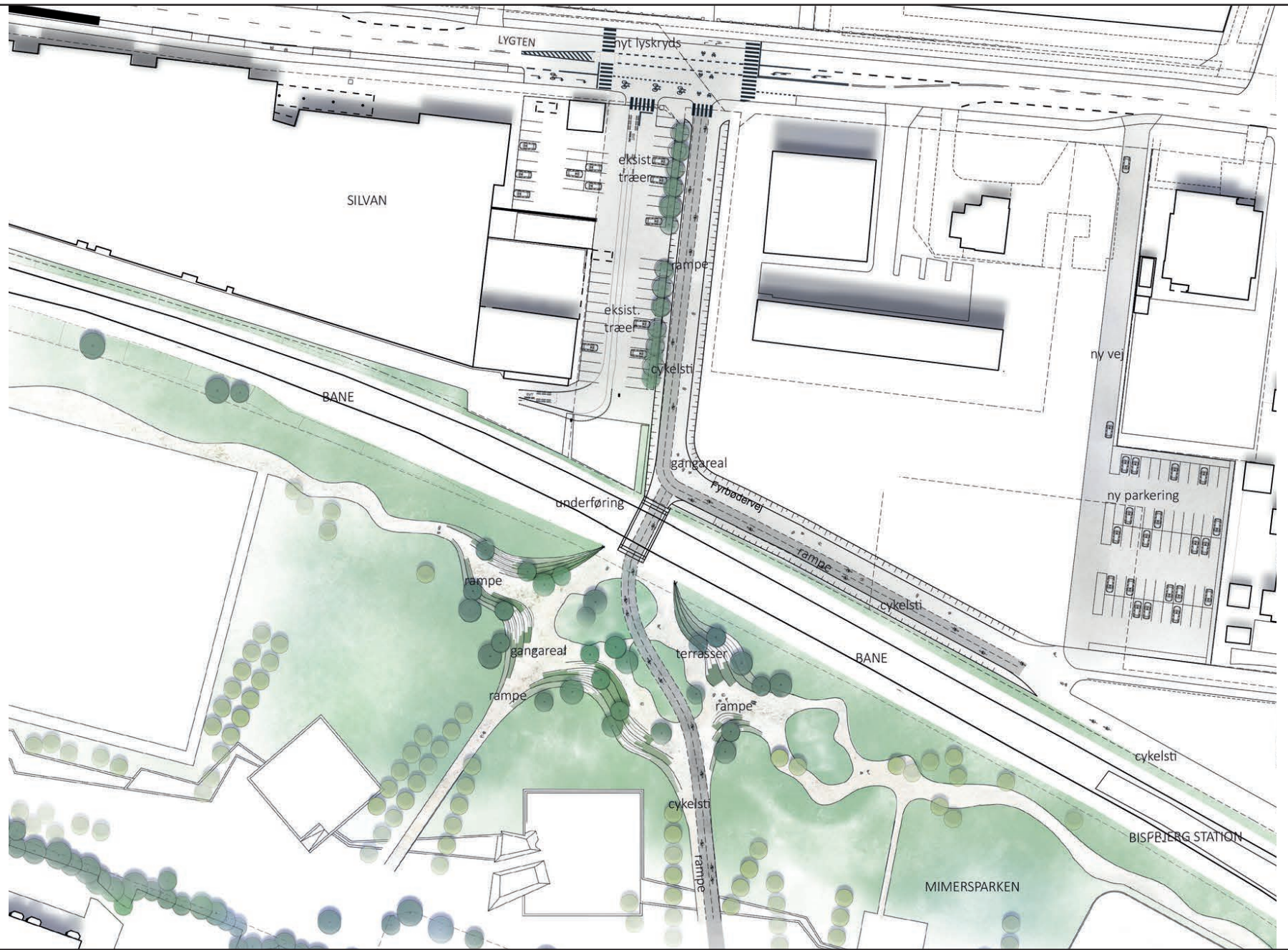


NORDVESTPASSAGEN

Fyrbødervej/Mimersparken
Projektforslag, scenarie 1

Bilag 1

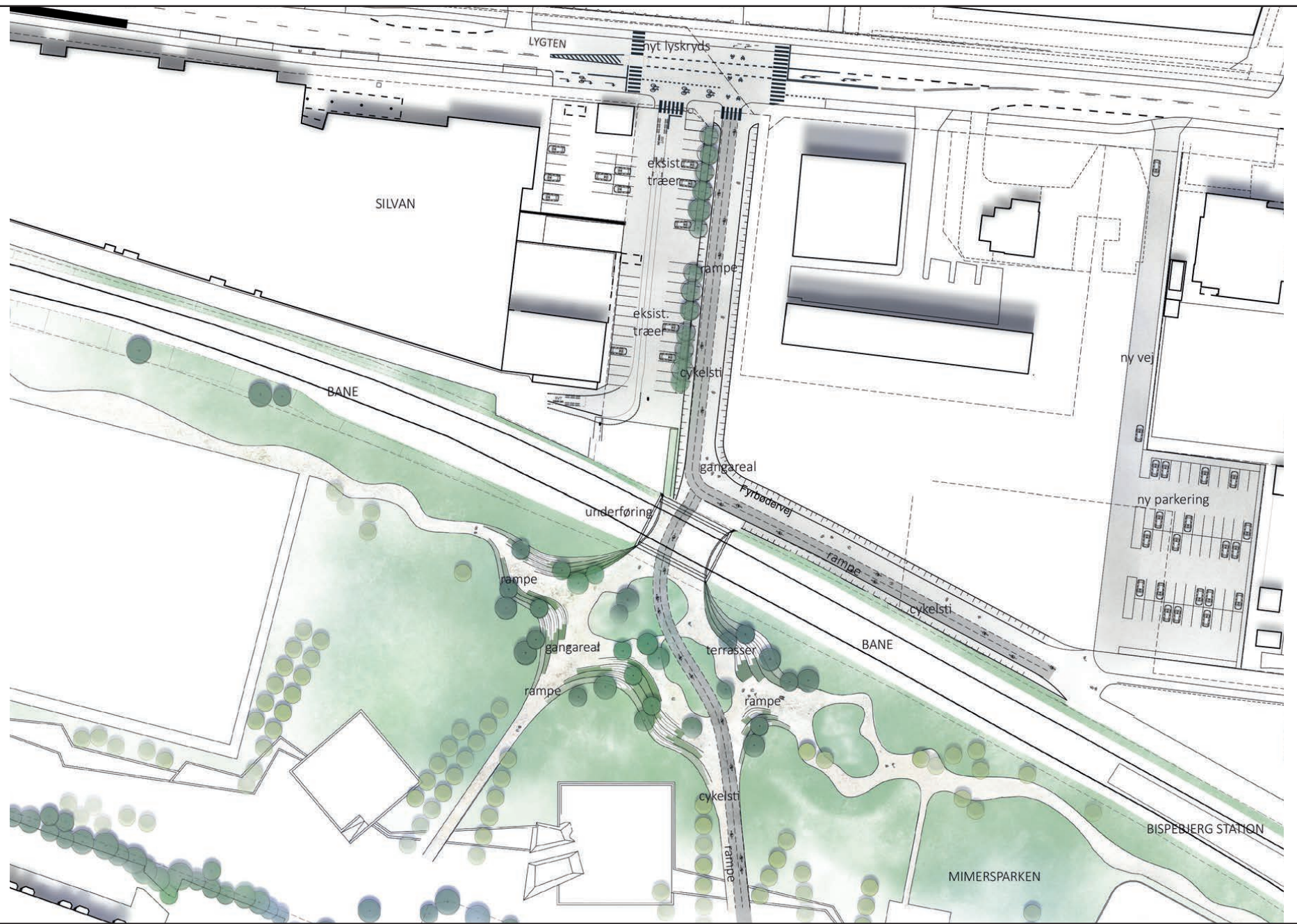




NORDVESTPASSAGEN

Fyrbødervej/Mimersparken
Projektforslag, scenarie 2







NORDVESTPASSAGEN

Fyrbødervej/Mimersparken
Projektforslag, scenarie 3





Signaturforklaring

-  "Nørrebro-ruten"
Fremtidig linjeføring
-  "Nørrebro-ruten"
Eksisterende cykel- og fodgængerforbindelse
-  Fremtidige vejforbindelser
Anden entreprise
-  "Fasanvejsruten"
Fremtidig Supercykelst
-  "Hareskovruten"
Fremtidig cykel- og fodgængerforbindelse

Nordvestpassagen

Fyrbødervej/Mimersparken
Cykelrutekort

Bilag 4

