

# Bilag 3 Teknik- og Miljøudvalgets tiltag og hensigtserklæringer i Budget 2020 – Budgetnotater

## Indholdsfortegnelse

1. TM140 Udvidelse af havnebusruten, flere bydele .....	1
2. SU5 Realisering af Fremtidens Sølund.....	4
3. TM43 Skattefinansiering af erhvervsaffaldsområdet (afskaffelse af gebyrfinansieringen).....	29
4. TM37 Lovpligtige udgifter til oprensning af olieforurening.....	32
5. TM35b Indtægtstab som følge af nedlagte parkeringspladser .....	35
6. TM56 Bispebjerg Kirkegård – genopbygning af mur .....	38
7. TM59 Idéoplæg for omdannelse af Bispeengen .....	46
8. ØK45 Frigørelse af bygning til plejeboliger og samlokalisering af Hovedstadens Beredskab ...	50
9. ØK41 Cover – Indsatser i de syv udsatte boligområder .....	54
10. ØK26 Undersøgelse til lovforberedende arbejde for forbindelse og boligbyggeri i Tingbjerg	61
11. ØK35a Arealudvikling af Bystævneparken.....	65
12. TM103 Grundkapitalmidler til erstatningsboliger for frasalg i Mjølnerparken .....	72
13. TM104 Bispeparken og Aldersrogade – anlægsmåltal til kvarterplaner for to nye områdefornyelser .....	75
14. TM3a Gadelandet – forbedring af et udsat område med cykelstier.....	79
15. TM17 Green Teams i udsatte boligområder (bevillingsudløb) .....	84
16. TM69 Flytning og genetablering af Dragespringvandet.....	91
17. TM3c Supercykelstier .....	95
18. TM102 Prioritering af anlægsmåltal til anlæg på Østre Gasværk, Østerbro .....	100
19. TM174 Hensigtserklæring vedrørende trafiksikkerhed for fodgængere og cyklister i vejkrydset ved Kalkbrænderihavngade/Sundkrogsgade/Vordingborggade, Østerbro .....	108
20. TM66 Grønttorvet og F. L. Smidth-området, Valby – cykel – og gangforbindelse – udvidet foranalyse .....	109
21. TM6 Håndtering af efterladte cykler.....	113
22. TM10 Cykelsti på den nordlige del af Strandboulevarden, Østerbro .....	116
23. TM96 Pulje til tilkøb af cykelforbedringer i forbindelse med klimatilpasningsprojekter .....	125
24. Kulbaneparken, Valby – færdiggørelse af Kulbaneparken, forbindelser og byudvikling .....	130
25. TM89 Cykelstier på Valby Langgade .....	138
26. TM125 Cykelsti på Enghavevej .....	144
27. TM3f Sikre skoleveje og fortsættelse af Sikker Cykel-by-kampagne .....	147
28. TM155 Backersvej og Skolen ved Sundet – sikker skolevej, Amager Øst – to etaper.....	153
29. TM3b Dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade.....	173
30. TM3d Anlæg af cykelparkering ved trafikknudepunkter .....	176
31. TM126 Forbedring af cykelforholdene ved Inderhavnsbroen. Indre By - trafikanalyse .....	183
32. TM145 Cykel- og gangbro fra Teglhølmens til Amager Fælled, flere bydele - foranalyse.....	29
33. TM159 Istedgade, Vesterbro/Kongens Enghave - færdiggørelse af helhedsplan - borgerinddragelsesproces.....	189

<b>34.</b>	TM77 Nygårdsvej mellem Vennemindevej og Østerbrogade, Østerbro - forbedrede forhold for cyklister - foranalyse.....	191
<b>35.</b>	TM87 Sikker skolevej Ålholm Skole, Valby - foranalyse .....	195
<b>36.</b>	TM133 Forbedret trafiksikkerhed Kalvebod Fælled Skole .....	198
<b>37.</b>	TM132 Indsats for reduktion af turistbusser i Indre by, særligt omkring Amalienborg .....	201
<b>38.</b>	TM111 Lundehustorvet, Bispebjerg - fleksibelt byrum og mødested .....	207
<b>39.</b>	TM32a Nedbringelse af sagsbehandlingstid på byggesagsområdet .....	214
<b>40.</b>	TM128 Lyngsies Plads, Nørrebro Station - tryggere byrum, forbedret belysning og øget renhold.....	221
<b>41.</b>	TM129 Basargrunden ved Nørrebro Station, Nørrebro - udvikling og anlæg af midlertidigt byrum.....	225
<b>42.</b>	TM8 Frederiksborgvej, Bispebjerg - tryghed, bynatur og byliv.....	230
<b>43.</b>	TM55c Fra gråt til grønt .....	237
<b>44.</b>	TM135 Intern håndtering af ophør og genberegninger af takster i 2020.....	238
<b>45.</b>	TM35a Indtægtsudfordring som følge af ændret adfærd på parkeringsområdet .....	241
<b>46.</b>	TM86 Bæredygtighedsværktøj til lokalplaner .....	244
<b>47.</b>	TM41 Reduktion af biltrafikken i Indre By og brokvarterene .....	248
<b>48.</b>	TM131 Analyse af trafikafvikling i metropolzonen .....	254
<b>49.</b>	TM71 Udvikling af bilfrie områder i København .....	259
<b>50.</b>	TM177 Ændring af beboerlicens.....	264
<b>51.</b>	TM42 Udfordringer som følge af reducerede indtægter på containerområdet.....	266
<b>52.</b>	TM25a Genopretning af vejinfrastruktur - udmøntning af midler fra Indkaldelsescirkulæret for Budget 2020.....	269
<b>53.</b>	TM30 Stormflodssikring syd - første del af konkretiseringsfase .....	284
<b>54.</b>	TM76 Skærpelse af kravene i miljøzonen.....	288
<b>55.</b>	ØK77 Understøttelse af KBH 2025 Klimaplanen.....	294
<b>56.</b>	TM137a Konkretisering af virkemidler til at reducere benzin- og dieseltrafikken uden store anlægsinvesteringer .....	296
<b>57.</b>	TM149 Gratis parkering for elbiler .....	301
<b>58.</b>	TM150 Prioritering af grønne taxipladser .....	305
<b>59.</b>	TM2a Arbejdsmaskiner og køretøjer på grønne drivmidler .....	308
<b>60.</b>	TM134 Pilotprojekter med udbud af bygge- og anlægsprojekter med krav om fossil- eller emissionsfri arbejdsmaskiner .....	312
<b>61.</b>	TM65 Flere bænke til ældre.....	317
<b>62.</b>	TM127 Forbedrede offentlige toiletforhold særligt for ældre .....	320
<b>63.</b>	KF7 Copenhagen 2021, Worldpride og Eurogames .....	324
<b>64.</b>	ØK73 Tour de France.....	328
<b>65.</b>	ØK75 Bedre servicekultur i Københavns Kommune .....	334
<b>66.</b>	ØK70 Charter for arbejdsfællesskaber .....	335

<b>67.</b> ØK52 Indvendigt vedligehold .....	338
<b>68.</b> BC03 Fælles materielstyring – Reduktion af materiel i Københavns Kommune .....	345
<b>69.</b> BC25 Nedlæggelse af eget gartneri.....	354
<b>70.</b> BC26 Optimeret tømning af affaldskurve – Budgetanalysens fase 1 .....	360
<b>71.</b> BC27 Effektivisering af opgaveløsningen på grøn pleje og renhold – Budgetanalysens fase 1 .....	368
<b>72.</b> BC28 Samling af IT-projektledelse – Budgetanalysens fase 2 .....	381
<b>73.</b> BC29 Samling af IT-drift og systemejerskab – Budgetanalysens fase 2 .....	388
<b>74.</b> BC30 Digital sagsbehandlingsassistent til byggesagsområdet – Budgetanalysens fase 2 .....	396
<b>75.</b> Covernotat: Budgetønsker til anlæg på det almene dagtilbuds- og skoleområde.....	408
<b>76.</b> BU2 Anlægsbevilling til etablering af en ny 13 grupper daginstitution på Saxtorphsvej 11 ....	414
<b>77.</b> BU3 Anlægsbevilling til flytning af udflytterinstitution .....	417
<b>78.</b> ØK19 Cover – Sikker By-pakken .....	420
<b>79.</b> ØK20 Sikker By akutpuljer .....	422
<b>80.</b> ØK25 Busterminal ved Dybbølsbro Station .....	424
<b>81.</b> KF81 Brobold (Inklusiv Hans Tavsens Park), anlægsbevilling .....	429
<b>82.</b> ØK37 Bebyggelse udover bibliotek på Toftegårds Plads.....	436
<b>83.</b> BORI Whistleblowerordningen i Københavns Kommune .....	439



## TM140 Udvidelse af havnebusruten, flere bydele – anlægsmåltal

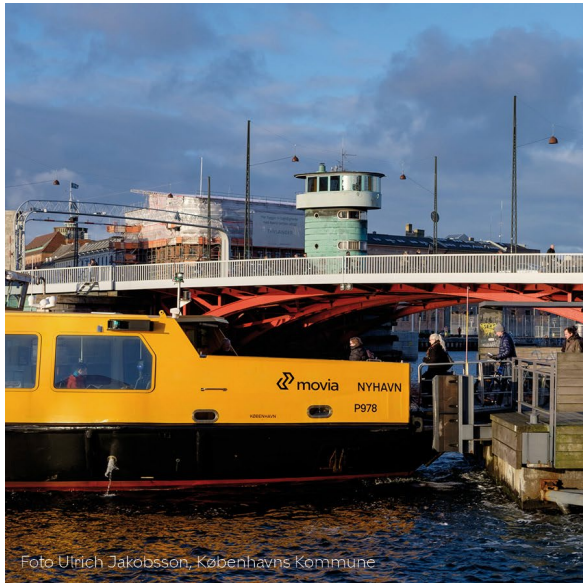


Foto Ulrich Jakobsson, Københavns Kommune



### Baggrund

I budget 2019 besluttede Borgerrepræsentationen fra ultimo 2020 at forlænge den eldrevne havnebusrute til Nordhavn med et stop ved Langeliniekaej og med to ekstra stop ved Islands Brygge Syd og Enghave Brygge. Der blev afsat anlægsmidler for 12 mio. kr. til anlæg af stoppesteder.

Borgerrepræsentationen traf den 31. januar 2019 beslutning om, at udvidelsen af havnebusruten skulle gennemføres på trods af, at projektet manglede 10 mio. kr. i anlægsmåltal (2019 p/l) og øgede driftsomkostninger. Af sagsfremstillingen under videre proces fremgår det, at ”resterende anlægsmåltal skal afsættes i budget 2020 og evt. 2021”.

Ved Teknik- og Miljøudvalgets behandling den 29. april 2019 om prioritering og berøstelse af anlægsprojekter blev der ikke prioriteret anlægsmåltal til eksekvering af projektet i 2020 og 2021. Der arbejdes fortsat på projektet i 2019, men eventuel videre eksekvering af udvidelsen af havnebusruten i 2020 og 2021 forudsætter at der afsættes anlægsmåltal i 2020 og 2021 i overensstemmelse med Borgerrepræsentations beslutning 31. januar 2019.

Hvis projektet må udskydes som følge af manglende anlægsmåltal, vil anlægget af de nye stoppesteder tilsvarende blive udskudt. De nye både er bestilt, og der vil derfor skulle afholde driftsudgifter til disse fra 1. januar 2021, uanset om bådene aktuelt kan sejle eller ej og derved generere passagerindtægter. Københavns Kommune er forpligtet til at godtgøre Movia deres økonomiske tab, som er opgjort til ca. 5,5 mio. kr. pr. år. Kommunen har under alle omstændigheder givet tilsagn til at støtte driften af bådene, men hvis disse ikke sejler, opnås der intet udbytte af midlerne.

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen anbefaler, at der afsættes anlægsmåltal i 2020 og 2021 til eksekvering af projektet om udvidelse af havnebusruten.

### Indhold

Dette budgetnotat omhandler anlægsmåltal til den fortsatte eksekvering af udvidelsen af havnebusruten i 2020 og 2021. Konkret foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen, at der afsættes 3,25 mio. kr. i anlægsmål i 2020 og 6,95 mio. kr. i 2021.

### Økonomi

Med budgetnotatet søges der udelukkende om anlægsmåltal til eksekvering. I henhold til beslutning i Borgerrepræsentationen 31. januar 2019, søges der om i alt 10,0 mio. kr. (2019 p/l) i anlægsmåltal for 2020 og 2021, svarende til 10,2 mio. kr. i 2020 p/l. Projektet forventes ibrugtaget i august 2021.

**Table 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styringsområde	2020	2021	2022	2023	I alt
Anlægsmåltal til udvidelse af havnebusruten	Anlægsmåltal	3.250	6.950		-10.200	0

### *Koordinering og/eller synergi mellem genopretningsprojekter og andre projekter*

Udvidelsen af havnebusruterne koordineres med andre projekter om havnebusserne, herunder ”Grønnere havnebusser – etablering af infrastruktur” (Budget 2018) og ”Ekstra ladeudstyr ved endestationen i Nordhavnen” (Budget 2019), der begge har fået prioriteret anlægsmåltal. Førstnævnte projekt ligger overvejende og sidstnævnte fuldt ud i Økonomiforvaltningen.

### Risikovurdering

Da projektet vurderes som meget kompliceret, er der afsat 15% af anlægsmåltal til uforudsete udgifter.

Denne risikovurdering er baseret på bl.a. vanskelige funderingsforhold for de nye platforme i vandet, som skal forankres solidt til både landgangen og havbunden, større bølger i Nordhavn og ispåvirkning (nærheden til Øresund). Hertil kommer mulige erstatninger i forbindelse med adgang til stoppestederne, idet ekspropriation med ejere og rettighedsejere til blandt andet bolværker kan blive nødvendig, hvis forhandlinger med disse parter om etablering af stoppestederne ikke fører til et positivt resultat. Dette er også en tidsmæssig risiko, som dog allerede er afspejlet i den udarbejdede tidsplan.

### Bevillingstekniske oplysninger

Der er tidligere tildelt midler til projektet, og der søges ikke om yderligere budgetmæssig bevilling. Der søges alene om tilførsel af anlægsmåltal i 2020 og 2021, jf. tabel 1).

### Table 2 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet – forstået som fortsættelsen af det igangværende projekt baseret på det tilførte anlægsmåltal - forventes igangsat januar 2020 og ibrugtaget august 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2021

## Øvrige tekniske oplysninger

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

### Bydel og adresse

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

### Tidligere afsatte midler

I Budget 2019 blev der bevilget 12,0 mio. kr. (2019 p/l) til udvidelsen af havnebusruten.

(1.000 kr. 2019 p/l)	2019	2020	2021	I alt
Budgetaftale 2019	12.000			12.000
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>12.000</b>			<b>12.000</b>

Der blev afsat anlægsmåltal for 2,0 mio. kr. i 2019. Der søges derfor om det resterende anlægsmåltal på 10,0 mio. kr. (2019 p/l) ved denne indstilling.



## **SU5 Need to: Realisering af Fremtidens Sølund - anlægsbevilling**

### **Baggrund**

Samvirkende Boligskeer (SAB)/v. KAB, som er bygningsejer og bygherre for Fremtidens Sølund har oplyst, at byggeprojektet for Fremtiden Sølund er under alvorligt økonomisk pres. Enterpriseudgifter og omkostninger for nedrivning og opførelse af Fremtiden Sølund er i alt 245 mio. kr. over projektets godkendte anskaffelsessum. Det betyder, at der både skal realiseres besparelser og anvises øget finansiering på i alt 245 mio. kr. ex. moms, hvis projektet skal realiseres og stå færdigt i 2025.

Fremtidens Sølund skal blandt andet rumme 360 plejeboliger, svarende til ca. tre store plejehjem. Etablering af Fremtidens Sølund er dermed en forudsætning for at plejeboligkapaciteten kan udvides i takt med at antallet af ældre borgere stiger, samtidig med at alle plejehjemsgodkendte borgere kan tilbydes en tidssvarende bolig inden for de kommende ca. 5 år.

Anvises der ikke øget finansiering i 2019 vil plejeboligkapaciteten komme under alvorligt pres, idet der fra 2025 – alt andet lige - vil være en underkapacitet på 360 moderne plejeboliger.

### **Indhold**

Der blev i 2012 afholdt arkitektkonkurrence for et nyt plejehjem på Sølund. Projektet blev, efter udpegelse af vinder, stoppet i Borgerrepræsentationen blandt andet grundet naboindsigelser og placering og omfang af parkering. Projektet blev annulleret og dele af bygningskomplekset blev udlejet midlertidigt som ungdomsboliger.

I 2014 solgte Københavns Kommune Sølund til boligselskabet SAB. Borgerrepræsentationen besluttede i den forbindelse, at der skulle udarbejdes et helt nyt byggeprojekt og en ny lokalplan, hvor det eksisterende Sølund (plejehjem og daginstitution) nedrives, og at der efter en ny arkitektkonkurrence skulle opføres nedenstående syv delprojekter på grunden:

- 360 almene plejeboliger
- Servicearealer til plejehjemmet
- 150 ungdomsboliger
- 20 almene familieboliger (seniorbofællesskab)
- 1 daginstitution med 5 grupper
- Offentlig p-kælder med 80 pladser
- 3 mikrobutikker

Det blev besluttet, at både det eksisterende plejehjem og daginstitution skal være i drift i byggeperioden, hvilket betyder at projektet er planlagt som et 2-fasebyggeri.

SAB/v. KAB afholdt i 2016 en arkitektkonkurrence for byggeprojektet. CF Møller arkitekter blev udpeget som vinder af arkitektkonkurrencen og SAB / v. KAB indgik totalrådgiverkontrakt med CF Møller.

I 2016 godkendte Borgerrepræsentationen projektet med et samlet budget på 1.148 mio. kr. inkl. moms. Teknik- og Miljøforvaltningen godkendte den 19. december 2016 Skema A for de støttede dele af det samlede projekt.

CF Møller foretog efterfølgende kalkulationer af de forventede byggeudgifter, som viste at det var nødvendigt at foretage besparelser i projektet for 160 mio. kr. Der blev derfor indarbejdet besparelser for 160 mio. kr. i projektforslaget.

KAB sendte i 2018 hhv. nedrivning af Sølund og opførelse af Fremtidens Sølund i udbud.

Det var i den oprindelige købsaftale for Sølund fra 2014 antaget, at den samlede udgift til nedrivning, inkl. håndtering af miljøfarligt affald ville være på 21,4 mio. kr. KAB har oplyst, at der forventeligt er meromkostninger til nedrivning på 33,2 mio. kr. ex. moms.

Med hensyn til selve opførelsen af bygningerne har projektet i 2018 været udbudt i totalentreprise efter forhandling. KAB modtog kun ét tilbud på byggeprojektet på 816 mio. kr. ex. moms.

Tilbud på nedrivning og opførelse, tillagt omkostninger, udgør dermed samlet 1,523 mia. kr. inkl. moms svarende til 1,265 mia. kr. ex. moms<sup>1</sup> for det samlede byggeprojekt på Sølund. Den samlede økonomiske overskridelse er dermed på 245 mio. kr. ex. moms.

**Tabel 1. Samlede økonomiske overskridelse**

	Mio. kr. inkl. moms	Mio. kr. ex. moms
Samlet anlægsramme for nedrivning og opførelse jf. udkast skema B 2019	1.218	1.020
Entrepriseudgifter og omkostninger i alt	1.523	1.265
Difference	305	<b>245</b>

Som det fremgår af nedenstående tabel 2, fordeler den økonomiske overskridelse sig på fire delprojekter, nemlig plejeboligerne, servicearealerne, ungdomsboligerne og senior/ældreboligerne.

**Tabel 2. Fremtidens Sølund - økonomi (mio. kr. ex. moms)**

	Anskaffelsessum skema B	Tilbud inkl. omkostninger	Difference	Udvalg
Plejeboliger	626,8	709,0	82,2	SOU/TMU/ØU
Servicearealer til plejeboligerne	148,3	273,3	125,0	SOU/ØU
Ungdomsboliger	126,8	148,0	21,2	TMF/ØU
Seniorboliger / ældreboliger	30,9	47,7	16,8	SOU/TMF/ØU
Daginstitution	30,3	30,3	0	
Offentlig p-kælder	55,8	55,8	0	
Mikrobutik	0,8	0,8	0	
<b>I alt</b>	<b>1.019,8</b>	<b>1.264,9</b>	<b>245,2</b>	

Såfremt det nuværende projekt for Fremtidens Sølund skal realiseres, skal der foretages besparelser for 60 mio. kr. og tilføres supplerede finansiering for i alt 185 mio. kr. – svarende til samlet ca. 245 mio. kr.

### Årsager til det økonomiske pres

Der er i disse år stor travlhed på entreprisemarkedet, hvilket presser byggepriserne op. KAB vurderer, at det nuværende prisniveau på entreprisemarkedet ligger 10 – 15 % højere end

<sup>1</sup> En række af udgifterne er ikke momsberende



den indeksregulering som de rammebelagte almene byggeprojekter reguleres med af staten. De høje byggepriser rammer Fremtidens Sølund hårdt.

Desuden er det udbudte projekt på en række områder relativt omkostningstungt, hvilket blandt andet skyldes grundarealets placering og projektets udformning:

- Det præmierede konkurrenceprojekt stiller relativt store arkitektoniske krav til facadeudformningen med variationer, f.eks. store etagehøjder, niveauspring i facaderne samt indeliggende altaner mv. Disse krav er videreført i lokalplanen.
- 189 p-pladser (byggelovspladser og offentlig parkering) skal etableres i kælder. Alle leverancer til den daglige drift af plejecenteret og daginstitutionen samt affaldshåndtering skal ligeledes ske via kælderen.
- Krav om udførelse af byggeriet i 2 etaper som medfører en række ekstra omkostninger.

Dele af servicearealer etableres i kælderen. Kælderarealer er ikke direkte omfattet af anlægsrammen. Det vil sige at anlægsrammen er beregnet på basis af kvadratmeter over jord, men økonomirammen skal også dække byggeri af servicearealer under jord. Endelig er udgifter til nedrivning og håndtering af miljøfarlige stoffer steget væsentlig i forhold til den oprindelige købsaftale med Københavns Kommune.

### Løsning

Realisering af det nuværende projekt Fremtidens Sølund kræver at der både findes besparelser og at der tilføres midler svarende til i alt 245 mio. kr. ekskl. moms.

Entreprenøren og KAB har anvist besparelser på i alt 60 mio. kr. Der er tidligere indarbejdet besparelser for 160 mio. kr. i projektet, hvilket betyder at der er fortaget besparelser for i alt 220 mio. kr. Besparelserne omfatter bygningstekniske ændringer, fjernelse og tilpasninger af funktioner, generel reduceret materialekvalitet særligt i plejeboligerne samt forenklet arkitektur. Det vil være særdeles vanskeligt at anvises yderligere besparelser.

Med de anviste besparelser på 60 mio. kr. skal projektet således tilføres 185 mio. kr. SAB tilfører 8 mio. kr. til midlertidige foranstaltninger ifm. faseopdelingen af projektet, samt 8,2 mio. kr. til merudgifter for miljø og anlæg ifm. nedrivning, som KAB finder via besparelse i finansieringsomkostninger og administrative omkostninger. Der er således merudgifter på 168,8 mio. kr. ex. moms, der tilvejebringes på følgende måde.

**Tabel 3. Tilvejebringelse af 168,8 mio. kr. ex. moms.**

	Ændringer i boligorganisationens økonomi	Kommunale budgetkonsekvenser
Seniorbofællesskab ændres til et visiteret ældreboligfællesskab	6,7	Finansieres ved at overføre anlægsmidler vedr. frikøb af ældreboliger (SOU Anlæg) på 4,6 mio. kr. til indskud i Landsbyggefonden (SOU finansposter) i 2023. Derudover reduceres TMFs budget til indskud i Landsbyggefonden med 3,7 mio. kr. (TMU Finansposter) i 2020.
Antallet af parkeringspladser til offentlig benyttelse øges med 42 pladser (fra 80 til 122)	28,9	28,9 mio. kr. anlægsmidler tilføres TMU: 14,5 mio. kr. i 2023 og 14,4 mio. kr. i 2025
Udvidelse af den økonomiske anlægsramme for servicearealer	108,2	Finansieres som en forhøjelse af leje af servicearealer (SOU serviceudgifter) med 5,4 mio. kr. årligt fra medio 2023

Refusion for miljø og anlæg ifm. nedrivning	25	25 mio. kr. anlægsmidler tilføres ØU i negative anlægsindtægter
<b>I alt mio. kr. ex moms.</b>	<b>168,8</b>	

### Økonomisk realisering af delprojekter

Der er økonomisk overskridelse på fire delprojekter. Nedenstående tabel viser en oversigt over hvorledes de fire delprojekter kan økonomisk realiseres, samt hvad den økonomiske realisering betyder for den offentlige P-kælder.

**Tabel 4. Økonomisk realisering af Fremtidens Sølund**

	Difference mellem anskaffelses-sum og tilbud	A: Besparelser	B: Reduktion 42 p-pladser	C: Refusion miljø og anlæg	D: Øvrige økonomiske tilførsler	
Plejeboliger	82,2	-36,6	-15,6	22	8,0	SAB - tilførsel
Serviceareal	125,0	-11,4	0	5,2	108,2	Øget anlægsramme
Ungdomsboliger	21,2	-9,0	-7,5	4,7		
Seniorboliger / ældreboliger	16,8	-3,0	-5,8	1,3	6,7	Konvertering fra senior-til ældreboligfællesskab
Offentlig p-kælder	0	0	0		28,9	Antallet af offentlige p-pladser øges med 42 pladser
<b>I alt</b>	<b>245*</b>	<b>-60,0</b>	<b>-28,9</b>	<b>33,2</b>	<b>152,1</b>	

\*) Afrundet

### A: Besparelser

KAB skal i denne fase af projektet anviser besparelser for i alt 60 mio. kr. ekskl. moms. 52 mio. kr. realiseres ved generelle besparelser, mens yderligere 8 mio. kr. realiseres ved en reduktion af krav til Miljø i Byggeri og Anlæg.

De generelle besparelser er dels byggeteknisk karakter, og har ingen direkte synlig indvirkning på projektet. Andre har indflydelse på arkitektur, funktionalitet og kvalitet. Besparelserne medfører blandt andet, at facadeudformningen forenkles og udføres med færre niveauspring og kviste. Indeliggende altaner i plejeboligerne på 4. sal, og almindelige altaner på øvrige etager udgår og erstattes med franske altaner. Desuden reduceres glasfacader i stueetagen og facadematerialer i gårdrum forenkles. Ændringerne ligger inden for lokalplanens rammer. I plejeboligerne ændres endvidere massive trægulve til lamelgulve, trægulv på fællesaltaner udgår og der foretages besparelser på blandt andet solafskærmning, dørlåsesystem og ventilationssystem.

Samlet set vurderes det, at Fremtidens Sølund, med de foreslåede ovenstående besparelser, fortsat bliver en tidssvarende bebyggelse, men at besparelserne vil medføre markante kvalitetsmæssige forringelser for både beboere og personale. Det vil ikke være muligt at realisere yderligere besparelser i byggeriet, såfremt boligerne forsat skal være attraktive for såvel unge som ældre. Det vil heller ikke være muligt at spare yderligere på plejehjemmets servicearealer såfremt plejehjemmets driftsmæssige og driftsøkonomiske niveau skal opretholdes.

Ønsket om flere parkeringspladser til offentlig benyttelse og ændringen fra seniorboliger til ældreboliger kan rummes inden for lokalplanens bestemmelser.

Fremtidens Sølund, der er støttet alment byggeri, skal opføres i henhold til Miljø i Byggeri og Anlæg 2016. Det betyder, at byggeriet skal opfylde energikravene til bygningsklasse 2020. Trafik- Bygge og Boligstyrelsen har evalueret bygningsklasse 2020 og valgt at gøre det frivilligt for kommunerne, om et byggeri skal opføres i denne bygningsklasse, idet evalueringen viste, at bygningsklasse 2020 er både privatøkonomisk og samfundsmæssigt urentabel.

Teknik- og Miljøforvaltningen har derfor ændret praksis, så støttet nybyggeri i stedet kan opføres som såkaldt lavenergiklassebyggeri i henhold til Bygningsreglement 2018. Forvaltningen har på denne baggrund godkendt, at Sølund også kan opføres som lavenergiklasse 2018, men ændringen medfører ikke tilstrækkelige besparelser. Teknik- og Miljøforvaltningen er indstillet på at ville give dispensation til, at byggeriet opføres i henhold til de almindelige regler i Bygningsreglementet 2018. Dispensationen vil blive givet, såfremt dette budgetønske godkendes.

### **B: 42 p-pladser anvendes til offentlig parkering v. Parkering København**

Der skal jf. lokalplan og Skema A etableres i alt 109 p-pladser til plejeboligerne, ungdomsboligerne og senior/ældreboligerne – såkaldte byggelovspladser. Desuden skal der etableres 80 offentlige p-pladser, i alt 189 p-pladser.

P-pladserne skal etableres i kælder. Ifølge KAB koster 1 p-plads ca. 694.000 kr. ekskl. moms. Udgifter til etablering af byggelovs p-pladser skal rummes inden for det samlede rammebeløb for støttet byggeri.

Det bemærkes at langt hovedparten af plejehjemsbeboerne ikke har bil. Plejeboligernes udgifter til parkering (som skal beregnes med moms) er dermed på 40,8 mio. kr. svarende ca. 113.250 kr. pr. bolig.

Såfremt nogle af p-pladserne opføres af kommunen, opnås der en reduktion af anlægsomkostningerne for boligerne, så rammebeløbet kan overholdes. I alt 42 p-pladser anvendes til offentlig parkering v. Parkering København, Det betyder, at antallet af p-pladser fastholdes, mens finansiering og ejerskab overgår fra det støttede byggeri (pleje-, ungdoms- og seniorboligerne) til kommunen.

Det er en kommunal opgave at tilvejebringe offentlige parkeringspladser, som det sker med de 80 pladser. Kommunen kan også tilvejebringe offentlige parkeringspladser ved at overtage parkeringspladser fra andre. Vurderingen af, om det er hensigtsmæssigt at etablere eller overtage parkeringspladser, afhænger af behovet i det pågældende område.

I forbindelse med nybyggerier stilles der i byggetilladelsen krav om etablering af det antal parkeringspladser, som nybyggeriet i sig selv skaber behov for (byggelovspladser). Byggesloven fastsætter ikke regler om, at parkeringspladserne skal finansieres af bygherren eller, at bygherrer skal være ejer af dem. Parkeringspladserne kan frit sælges, men den til enhver tid værende ejer skal respektere, at der er tale om byggelovspladser, og ændret anvendelse til andet end parkering kræver særlig tilladelse.

Det betyder, at kommunen ikke senere kan lade de 42 parkeringspladser overgå til anden anvendelse.

Det har været overvejet, om kommunen ved at overtage opførelsen af de 42 parkeringspladser yder SAB en uhjemlet støtte. Selvom SAB må opleve overtagelsen som en betydelig økonomisk fordel, står det dog fast, at kommunen ved afholdelsen af udgiften erhverver

ejendomsretten til et aktiv af samme værdi som betalingen, og SAB tilsvarende må give afkald på parkeringspladserne, så de ikke kan forbeholdes ejendommens beboere. Fra et forvaltningsretligt synspunkt er der ikke tale om støtte, når der udveksles ækvivalente ydelser. Der kan imidlertid peges på juridiske- og forvaltningsmæssige udfordringer. Se vedlagte bilag.

Spørgsmålet er nærmere belyst i notat af 17. september 2019 (Bilag 2) fra advokatfirmaet Horten. Horten har ikke på det foreliggende grundlag kunnet konkludere, om den skitserede ordning er i overensstemmelse med de kommunalretlige regler (kommunalfuldmagten). Det vil således bero på de faktiske omstændigheder, om navnlig kravene til, at der skal ligge et bærende sagligt hensyn til grund for kommunens beslutning om overtagelse af parkeringspladserne, er opfyldt. Et resume af Hortens notat findes i Bilag 1.

De 42 parkeringspladser opføres af SAB på kommunens vegne efter en delegeret bygherre-model (lige som de oprindeligt aftalte 80 pladser). Sideaktivitetsbekendtgørelsen tillader ikke boligorganisationer at opføre bebyggelse med salg for øje, men de kan virke som forretningsfører for kommuner ved enhver form for byggeri.

De forventede øgede indtægter fra 42 nye parkeringspladser i blå zone svarer til 0,2 mio. kr., men da der endnu er usikkerhed om, hvorvidt p-pladserne skal være betalingspladser, er der på nuværende tidspunkt ligeledes usikkerhed om provenuet.

### **C: Miljø- og nedrivningsudgifter – udvidelse i forhold til grundkøbsaftale:**

KAB har oplyst, at der forventeligt er méromkostninger til nedrivning på kr. 33,2 mio. kr. i forhold til det af parterne ved aftaleindgåelsen forudsatte.

Meromkostningerne til nedrivning kan begrundes i øgede miljømæssige krav til sanering i forbindelse med nedrivning, der er opstået efter, at salgsaftalen blev indgået i 2014. Det er som det helt klare udgangspunkt købers risiko, og kommunen er derfor ikke juridisk forpligtet til at dække hverken hele eller dele af de oplyste meromkostninger. KAB har mulighed for at trække sig fra aftalen, såfremt kommunen ikke kan/vil refundere KAB's øgede nedrivningsomkostninger. Både KAB og kommunen har stor interesse i, at aftalen opretholdes således, at byggeriet kan gennemføres. Kommunen vil kunne dække KAB's forventede meromkostninger til nedrivning i det omfang, det er økonomisk forsvarligt for aftalen set som et hele. Kommunen tilbyder at refundere KAB 25 mio. kr. Dette gøres ved at regulere købsprisen, så beløbet modregnes salgsindtægten. Dette betyder, at de 25 mio. kr. ikke vil påvirke kommunens anlægsmåltal.

### **D: Øvrige økonomiske tilførsler**

#### ***Udvidelse af den økonomiske anlægsramme for servicearealer – forhøjelse af kommunes garanti for realkreditlån***

Servicearealer på Fremtiden Sølund omfatter faciliteter til plejehjemmets beboere som fx cafe, fællessal, træningsstue og kliniklokaler til sygepleje og fysioterapi. Endvidere omfatter arealerne faciliteter til medarbejderne som kontorer, mødelokaler og omklædningsfaciliteter samt tekniske faciliteter som produktionskøkken, skyllerum, rengøringsrum og depoter. Endelig etableres der et aktivitetscenter for hjemmeboende borgere samt en klinik til omsorgstandplejen til brug for hjemmeboende borger og plejehjemmets beboere.

Det samlede areal for servicearealer over jord er 5.796 m<sup>2</sup> mens 1.886 m<sup>2</sup> etableres i kælder. Anlægsrammen er beregnet på en m<sup>2</sup> pris svarende til plejeboligerne for kvadratmeter over jord. Jf. gældende regler skal anlægsrammen også dække byggeri af arealer i kælder.

Den oprindelige anlægsramme for servicearealet er på 140 mio. kr. fratrukket statstilskud (på 40.000 kr. pr. plejebolig). KAB oplyser, at udgifterne til opførelsen ligger ca. 108,2 mio. kr. over denne anlægsramme. KAB har således markant undervurderet den faktiske og markedsafprøvede pris for servicearealerne sammenlignet med det oprindelige prisestimat fra KAB i skema A.

Med den udvidede anlægsramme (ex. moms) vil den samlede anlægspris være på 42.699 kr. pr. m<sup>2</sup> men indregnes kælderarealet vil prisen pr. m<sup>2</sup> være på 32.216 kr. pr. m<sup>2</sup> (ex. moms).

Servicearealerne finansieres via realkreditlån og kommunen lejer arealerne af boligselskabet. Som udgangspunkt sættes anlægsrammen for servicearealer på samme niveau som rammebeløbet for plejeboliger, som i 2019 er på 30.530 kr. pr. m<sup>2</sup> incl. moms. Det betyder, at servicearealerne på Fremtidens Sølund er ca. 30% dyrere pr. kvadratmeter.

Øges anlægsrammen med 108,2 mio. kr., samtidig med at realkreditlånet optages som et 30-årige lån, og ikke et 20-årige lån som oprindeligt angivet i skema A, vil den årlige husleje for servicearealerne, eks. drift og forbrug, stige fra 1.385 kr. pr. m<sup>2</sup> (20-årigt lån) til 2.135 kr. pr. m<sup>2</sup> (30-årigt lån - udkast til Skema B 2019). Indregnes kælderarealet, er huslejen for det samlede serviceareal (7.682 m<sup>2</sup> over og under jord) på 1.991 kr. pr. m<sup>2</sup>.

Tillægges drift og forbrug vil den samlede årlige husleje stige med 5,4 mio. kr. - fra 9,9 mio. kr. til samlet 15,3 mio. kr.

Budgettet til leje af servicearealer til plejehjem som åbner i forbindelse med Moderniseringsplanen er fastsat i forbindelse med Budgetaftale 2018 som et gennemsnitligt beløb på 2.441 kr. pr. m<sup>2</sup> (2018 p/l) og en gennemsnitlig arealstørrelse på servicearealer svarende til 22,7% af plejehjemmets samlede areal. Udgifterne er blevet fastsat på basis af erfaringer fra tidligere byggerier. I 2019 åbnes tre plejehjem. Det har i den forbindelse vist sig at anlægsrammen til servicearealer er stærkt presset og i 2 af de 3 sager er leje af servicearealer højere end det oprindeligt forudsatte gennemsnitligt budgetterede beløb. Fortsætter denne tendens, samtidig med at de kommende plejehjem skal have samme service- og omsorgsfunktioner, som de plejehjem der hidtil er åbnet, vil det være nødvendigt for Sundheds- og Omsorgsforvaltningen at rejse sag om tilførsel af flere midler til servicearealer i forbindelse med fremlæggelsen af den kommende Moderniseringsplan i forbindelse med budget 2021.

I forbindelse med den forhøjede anlægsramme for servicearealerne gives Teknik- og Miljøudvalgets bemyndigelse til at give garanti på op til 100% for realkreditlånet, som øges fra 168,7 mio. kr. (som oprindeligt godkendt i BR den 15. december 2016) til 247,5 mio. kr. efter fradrag af moms og statens servicearealtilskud.

### ***Seniorbofællesskab ændres til visiteret ældreboligfællesskab***

Som udgangspunkt har det været intentionen, at seniorboligerne etableres som et alment familieboligbofællesskab for +55-årige. Det har dog vist sig at være umuligt, at bygge boligerne inden for den statsligt fastsatte maksimumramme for almene familieboliger – selv ved indarbejdelse af besparelser mv.

---

<sup>2</sup> Lejeudgiften pr. kvadratmeter (inklusive kælder) på de 1.991 kr. ligger i den høje ende sammenlignet med øvrige nyere plejehjemsbyggerier. Priserne varierer noget, men ligger typisk på ca. 1.500-2.000 kr. pr. kvadratmeter. En række af de helt nye plejehjem vil dog have en husleje på niveau med Det nye Sølund. Eksempelvis vil huslejen (inkl. forbrug) for servicearealerne på Klostergårdens Plejehjem på Strandvejen ligge på ca. 2.000 kr. pr. m<sup>2</sup> og på Hørgårdens Plejehjem på Amager på ca. 2.085 kr. m<sup>2</sup>.

Det planlagte seniorbofællesskab med 20 boliger, ændres derfor til et visiteret ældrebofællesskab med 22 boliger, hvorved boligernes status går fra almene familieboliger til almene ældreboliger, som har et højere statsligt maksimumsbeløb. Anvisningsretten overgår herved fra boligorganisationen til kommunen (Sundheds- og Omsorgsforvaltningen).

Sundheds- og Omsorgsudvalget har tidligere besluttet, at der skal etableres tre visiterede bofællesskaber med i alt ca. 70 visiterede almene ældreboliger. Det er i overensstemmelse med projektets intentioner om at etablere forskellige boligtyper på Fremtidens Sølund, herunder et bofællesskab for ældre. Ændringen fra almene familieboliger til ældreboliger kan rummes inden for lokalplanens bestemmelser. Lokalisering af to visiterede ældreboligfællesskaber er besluttet, medens det tredje herved etableres på Fremtiden Sølund.

Konvertering fra seniorbofællesskab til visiteret ældreboligfællesskab betyder, at der forsat etableres et bofællesskab for ældre på Fremtidens Sølund, men målgruppen ændres fra borgere +55-årige, der søger optagelse i seniorbofællesskabet via boligorganisationen, til ældre som er ensomme og utrygge og som visiteres af kommunen

### *Økonomi*

Ved en konvertering fra almene familieboliger til almene ældreboliger øges maksimumrammen der kan bygges for med 5.710 kr. pr. m<sup>2</sup>, svarende til i alt ca. 8,4 mio. kr. (svarende til 6,7 mio. kr. ex. moms).

Det planlagte familieboligbofællesskab for seniorer oprettes ikke. Det betyder, at 3,7 mio. kr. af Teknik- og Miljøforvaltningens budget til indskud i Landsbyggefonden tilbageføres til kommunekassen.

Sundheds- og Omsorgsforvaltningen tilføres i stedet budget på 4,6 mio. kr. til indskud i Landsbyggefonden, til opførelse af 22 ældreboliger.

De 4,6 mio. kr. finansieres fra Sundheds- og Omsorgsforvaltningens moderniseringsplanen, hvor der i forbindelse med Budget 2018 allerede er afsat i alt 10,7 mio. kr. i anlæg til frikøb og ombygning af ældreboliger med henblik på etablering af 3 visiterede ældreboligfællesskaber. 4,6 mio. kr. af disse vedrører det tredje bofællesskab på Sølund. Da ældreboligfællesskabet på Sølund etableres som støttet byggeri (almene ældreboliger), skal anlægsmidlerne i stedet anvendes til indskud i Landsbyggefonden og dermed konverteres til en Finanspost.

### *Alternative scenarier til nybyg*

Gennemføres det nuværende Fremtidens Sølund ikke som planlagt, kan der arbejdes med tre scenarier, som alle medfører en udskydelse af projektet på ét eller flere år.

I alle scenarier forudsættes det, at det nuværende plejehjem, børnehaven og ungdomsboligerne og offentlig p-kælder driftes med nuværende kapacitet frem til iværksættelse af byggeriet.

#### **a) Projektet sættes på standby i op til 4 år – med SAB som grundejer**

Såfremt det besluttes ikke at videreføre projektet med tilførsel af ekstra midler nu, er det muligt at sætte projektet på standby i en periode på eksempelvis op til 4 år.

Formålet er at finde et andet og mere gunstigt tidspunkt at udbyde projektet på, hvor konjunkturerne på entreprisemarkedet måtte være mere gunstige. KAB vil løbende foretage en sådan vurdering, og beslutte hvor og hvornår det rette tidspunkt for at genoptage sagen måtte være.

Nedenfor beskrives dele af de risici og konsekvenser scenarie a medfører:

***Risikovurdering ift. enterprisemarkedets udvikling.***

Det er vanskeligt at forudsige enterprisemarkedets udvikling, og dermed hvorvidt det nuværende projekt vil kunne realiseres økonomisk inden for den kommende 4 år.

***Pres på plejeboligkapaciteten (Sundheds- og Omsorgsforvaltningen).***

Udskydes projektet i 4 år vil Fremtidens Sølund stå færdigt ca. 2029. Det betyder, at der fra 2025, alt andet lige, vil mangle 210 plejeboliger, hvilket vil skabe et betydelig pres på 4-ugers ventetidsgaranti for plejeboliger.

Der er muligt at mindske presset på plejeboligkapaciteten, såfremt eksempelvis Plejehjemmet Hjortespring, som har 158 boliger, holdes åben længere end oprindeligt forudsat i moderniseringsplanen, dvs. fra 2023 og frem. Hjortespring har ca. dobbelt så høje driftsudgifter som nye plejehjem. En fastholdelse af Hjortespring vil derfor medføre en merudgift til husleje for Sundheds- og Omsorgsforvaltningen på ca. 7 mio. kr. årligt fra 2023.

Skal plejeboligkapaciteten fastholdes, og merudgifter til Hjortespring undgås, skal der alternativt findes 2 – 3 nye byggegrunde i ca. 2021, hvor der kan etableres 210 plejeboliger som erstatning. De 210 plejeboliger, som plejeboligkapaciteten udvides med når Fremtiden Sølund står færdig fx i 2029, vil indgå i det samlede antal plejeboliger der fra 2025 skal etableres som følge af væksten i antallet af ældre.

***Økonomiske konsekvenser for SAB/ v. KAB.***

SAB/v. KAB har pt. afholdt udgifter på ca. 57 mio. kr. til udviklingen af Fremtidens Sølund. Forrentningen af de 57 mio. kr. kan beløbe sig til 2 – 2,5 mio. kr. årligt svarende til 9 mio. kr. på 4 år. Endvidere er der udgifter til genopstart og nyt udbud af byggeprojektet for ca. 6 - 8 mio. kr. Udskydelse af projektet vil derfor medføre merudgifter på op til ca. 17 mio. kr. der, som udgangspunkt, skal afholdes indenfor den samlede byggeramme.

Fortsat udlejning af plejeboliger, servicearealer og ungdomsboliger vil medføre nogle ekstraordinære udgifter, dels til en række opretningsarbejder (i forventet størrelsesorden på 20 – 30 mio. kr. til akutte istandsættelsesarbejder) og dels til løbende vedligeholdelsesarbejder. Der vil formentlig blive tale om lejestigninger på 4-6 % udover den sædvanlig årlig lejestigning på 2-3 %.

**b) Nyt projekt og ny lokalplan - med SAB som grundejer**

Den fremtidige anvendelse af grunden gentænkes og der startes helt forfra med et nyt projekt og en ny lokalplan, hvor eksempelvis et nedskalleret plejeboligprojekt kombineres med frasalg af noget af grundarealet til en privat developer.

Nedenfor beskrives dele af de risici og konsekvenser scenarie b medfører:

***Pres på plejeboligkapaciteten***

Skal hele projektet gentænkes vil det være en længere årrække før der kan bygges et nyt plejehjem på Sølund. Ligeledes vil det i en årrække være usikkert hvorvidt der på Sølund kommer flere eller færre plejeboliger.

Skal plejeboligkapaciteten fastholdes skal der findes 2 – 3 nye byggegrunde i ca. 2021 hvor der kan etableres 210 plejeboliger som erstatning. Et nyt Sølund vil først kunne indgå i den

kommende Moderniseringsplan, og dermed i planlægning i udvidelse af plejeboligkapaciteten for perioden 2026 – 2030.

### Økonomiske konsekvenser

Hvis projektet ikke realiseres, står SAB med forgæves projekteringsomkostninger på ca. 57 mio. kr., der skal finansieres. Udgifter der enten skal finansieres ved salg af byggeretter eller indfinansieres i et kommende projekt.

Hertil kommer anskaffelsessummen for ejendommen på godt 100 mio. kr.

Teknik- og Miljøforvaltningen skønner, at SAB kan sælge ejendommen til en privat investor, der kan opføre et andet byggeri på stedet. Hvis boligerne ikke bliver almene, men private, udløser det en ret for Økonomiforvaltningen til en tillægskøbesum.

Det er også muligt for SAB at sælge nogle af byggeretterne og eksempelvis kun beholde 25 %, som svarer til lokalplanens krav om almene boliger.

Såfremt ejendommen overdrages til en privat, vil kun 25 % eller mindst 9.470 m<sup>2</sup> etageareal blive almene boliger. Lokalplanen er i den grad tilpasset det foreliggende projekt, at et byggeri i privat regi forudsætter en ny lokalplan.

### c) SAB træder tilbage fra handlen

Hvis SAB ønsker at træde tilbage fra handlen, kan kommunen udbyde ejendommen på ny på baggrund af BR-beslutning herom.

## Økonomi

**Tabel 5 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styringsområde	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Seniorbofællesskab ændres til et visiteret ældreboligfællesskab	Anlæg				-4.600		
Seniorbofællesskab ændres til et visiteret ældreboligfællesskab	Finansposter	-3.700			4.600		
Refusion miljø og anlæg	Anlægsindtægter	25.000*					
Antallet af parkeringspladser til offentlig benyttelse øges fra 80 til 122	Anlæg				14.500		14.400
Afledt drift til yderlige 42 offentlige p-pladser.	Service						90
<b>Nettoudgifter i alt</b>		<b>21.300</b>			<b>14.500</b>		<b>14.490</b>

\* Negativ salgsindtægt. Beløbet trækker ikke anlægsmåltal.

I forbindelse med den forhøjede anlægsramme for servicearealerne gives Teknik- og Miljøudvalgets bemyndigelse til at give garanti på op til 100% for realkreditlånet, som øges fra 168,7 mio. kr. (som oprindeligt godkendt i BR den 15. december 2016) til 247,5 mio. kr. efter fradrag af moms og statens servicearealtilskud.

### Risikovurdering

Tilføres Fremtidens Sølund i alt 185 mio. kr. samtidig med der gennemføres besparelser på i alt 60 mio. kr. vil etablering af Fremtidens Sølund kunne iværksættes i 2020 og det samlede byggeri forventes at stå færdig i 2025. Etablering vil følge nedenstående plan.

2020: Ca. 200 ungdomsboliger fraflyttes og nedrives.

2023: Fase 1 færdigbygges:



- Ca. 165 plejeboliger og daginstitution med 5 grupper ibrugtages
- 150 borgere fra det eksisterende Sølund flytter til Fremtidens Sølund (plejeboligkapacitet fastholdes)
- Daginstitution flytter til Fremtidens Sølund

2023: Eksisterende daginstitution og plejehjemsblok med 150 plejeboliger nedrives.

2025: Fase 2 færdigbygges:

- Ca. 195 plejeboliger. Kommunens plejeboligkapacitet øges med 195 plejeboliger, som led i den samlede udbygningsplan for plejeboliger.
- 150 ungdomsboliger ibrugtages.
- 20 seniorboliger ibrugtages.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 6 – Udgifter til Finansposter**

(1.000 kr. – 2020 p/l)	Udvalg	Bevil- ling	Indtægt/Ud- gift (I/U)	2020	2021	2022	2023	I alt
Seniorbofællesskab ændres til visiterede ældreboligfællesskab	SOU	Finansposter	U				4.600	4.600
Seniorbofællesskab ændres til et visiteret ældreboligfællesskab	TMU	2500 - Finansposter	U	-3.700				-3.700
<b>Udgifter i alt</b>				<b>-3.700</b>			<b>4.600</b>	<b>900</b>

**Tabel 7 – Øvrige anlægsprojekter**

(1.000 kr. – 2020 p/l)	Udvalg	Bevil- ling	Ind- tægt/Ud- gift (I/U)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	I alt	*
Frikøb af ældreboliger	SOU	Anlæg	U				-4.600			-4.600	
Antallet af parkeringspladser til offentlig benyttelse øges fra 80 til 122	TMU	2000 – Ordinær anlæg	U				14.500		14.400	28.900	*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>							<b>9.900</b>		<b>14.400</b>	<b>24.300</b>	*
Vedligehold											
Afledt drift til yderligere 42 offentlige parkeringspladser	TMU	1000 – Ordinær drift	U						90	90	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>									<b>90</b>	<b>90</b>	*
Refusion - miljø og anlæg	ØU	Anlægsindtægter	I	25.000*						25.000	*

\* Negativ salgsindtægt. Beløbet trækker ikke anlægsmåltal.

## Øvrige tekniske oplysninger

I forbindelse med den forhøjede anlægsramme for servicearealerne gives Teknik- og Miljøudvalgets bemyndigelse til at give garanti på op til 100% for realkreditlånet, som øges fra 168,7 mio. kr. (som oprindeligt godkendt i BR den 15. december 2016) til 247,5 mio. kr. efter fradrag af moms og statens servicearealtilskud.

## Bydel og adresse

**Tabel 8 - Bydel**

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

## Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	X	
IT-projekt (KIT)		X

## Tidligere afsatte midler

**Tabel 9 – Tidligere afsatte midler**

(1.000 kr., løbende p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Budgetaftale 2015	-5.700		76.700				
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>-5.700</b>		<b>76.700</b>				

## Bilag

Bilag 1. Resumé af 26. september 2019 af Hortens notat

Bilag 2. Hortens notat af 17. september 2019

Bilag 3. Billeder forslag til facader



Om de 42 pladser reelt bidrager til et øget udbud af offentlige parkeringspladser, afhænger af, om de under alle omstændigheder ville være offentligt tilgængelige. Det synes ikke at være tilfældet, da KAB har oplyst, at de offentlige og de private parkeringspladser vil blive adskilt af en bom eller lignende, så kun beboerne kan bruge de private.

Om overtagelsen af de 42 pladser reelt betyder, at dele af ejendommens parkeringsbehov derved udflyttes til offentlige parkeringspladser, så der ikke bliver flere offentlige parkeringspladser afhænger af, om de resterende 67 parkeringspladser kan dække ejendommens parkeringsbehov. KAB oplyser om den forventede belægning på de 67 pladser, at den vil være langt under 100 % i betragtning af bilejerskabet i ejendommens målgrupper.

Betingelsen om, at kommunen skal overtage parkeringspladserne til markedspris, tænkes opfyldt på den måde, at byggeomkostningerne allerede er konkurrenceudsat og fastlagt ved et EU-udbud. Der refterer derfor kun at fastsætte en markedspris for byggeretten. KAB har allerede forsøgt at sælge byggeretten til anden side uden resultat, da de potentielle købere samstemmende har meddelt, at 42 pladser er for lidt til en rentabel drift. Byggeretsprisen vil blive fastsat efter de derom gældende regler, men forvaltningens foreløbige vurdering er, at værdien er 0 kr.

Forvaltningen har ikke undersøgt, om andre private parkeringspladser i området kan erhverves, men henholder sig til, at det er parkeringspladserne under Sølund, der udbydes, og kommunen er den naturlige køber, da den allerede skal opføre 80 parkeringspladser i ejendommen.

Det er sammenfattende forvaltningens vurdering, at der er tilvejebragt en argumentation for Hortens anvisning. Der kan dog rejses væsentlige spørgsmål ved det bærende saglige hensyn, når kommunen vælger at tilgodese behovet for offentlig parkering i netop dette område, hvor der er et væsentligt ønske om, at hele byggeprojektet skal kunne fremmes – samtidig med at der er et objektive behov for offentlig parkering. Det kan ikke afvises, at Ankestyrelsen efter en eventuel klage i betragtning af omstændighederne vil nå frem til, at formålet med overtagelsen er at yde en ujemlet støtte til boligerne.

Det kan ikke afvises, at andre ejere af parkeringspladser, der er etableret som følge af krav i byggetilladelser med henvisning til lighedsgrundsætningen vil forlange, at kommunen overtager nogle af deres parkeringspladser.

Helt eller delvist undtaget fra aktindsigt, jf. offentlighedslovens § 33, nr. 3 og 5

## VURDERING AF DE RETLIGE RAMMER FOR ET KØB AF BYGGELOVSPARKE- RINGSPLADSER – SØLUND

### 1. INDLEDNING

Samvirkende Boligselskaber v/KAB (SAB) skal som bygherre forestå opførelsen af "Fremtidens Sølund", som nærmere beskrevet i lokalplan nr. 541.

Københavns Kommune (KK) har bedt Horten om at vurdere og beskrive mulighederne i relation til almenboligloven, parkeringslovgivningen, byggelovgivningen og kommunalfuldmagten, hvis kommunen bygger, finansierer og ejer 42 af de parkeringspladser, som SAB som bygherre skal anlægge ifølge lokalplanen.

De nævnte spørgsmål har været drøftet med KK's forvaltning på møde 5. september 2019. Dette notat gengiver Hortens vurdering i hovedtræk, som præsenteret og uddybet på mødet med forvaltningen.

### 2. KONKLUSION

Vi vurderer, at det under følgende forudsætninger kan være lovligt for KK at overtage de 42 parkeringspladser med henblik på at stille dem til rådighed for offentlig parkering:

- Der skal være et bærende sagligt hensyn som grundlag for overtagelsen
- Købet af de 42 p-pladser skal reelt bidrage til dette hensyn, og
- Købet skal ske til markedsprisen.

Det afhænger af de nærmere, faktiske omstændigheder, om ovennævnte forudsætninger kan anses for opfyldt, herunder navnlig kravene til, at der skal ligge et bærende sagligt hensyn til grund for kommunens eventuelle beslutning om overtagelse af parkeringspladserne, samt at overtagelsen i givet fald sker til markedsprisen. Vores anbefalinger med hensyn til, hvordan KK nærmere kan undersøge og vurdere, om forudsætningerne er opfyldt, er beskrevet nedenfor i afsnit 3.1. På det foreliggende grundlag, hvor de nævnte

forudsætninger ikke er nærmere belyst, vurderer vi, at der består en ganske betydelig usikkerhed i forhold til ordningens forenelighed med de kommunalretlige regler (kommunalfuldmagten).

Hensynet til at øge parkeringskapaciteten i området er et sagligt hensyn. Det beror imidlertid på de nærmere omstændigheder, om dette hensyn kan anses for at være reelt og bærende for KK's eventuelle erhvervelse af parkeringspladserne. Vores anbefalinger til KK i den henseende er anført nedenfor (afsnit 3.1.1).

KK har bevisbyrden for, at KK i givet fald ikke betaler mere end markedsprisen for parkeringspladserne. Denne bevisbyrde kan efter de foreliggende omstændigheder være svær at løfte, hvis ikke SAB sætter pladserne til åbent salg.

Vi vurderer som udgangspunkt, at ordningen i øvrigt under visse, nærmere betingelser, der beskrives i afsnit 3.2 og 3.3, vil være forenelig med byggelovgivningen, lokalplanen og almenboligloven.

### **3. VURDERING**

#### **3.1 Kommunalret**

##### *3.1.1 Sammenfatning og anbefaling*

Der skal være et bærende sagligt hensyn for at købe pladserne. Et ønske om at støtte KAB's finansiering er ikke sagligt, hvorimod et ønske om at øge parkeringskapaciteten vil være det.

Det kan overvejes, om et *boligsocialt hensyn* (at sikre projektets gennemførelse) vil kunne udgøre et sagligt grundlag. Det vurderes meget tvivlsomt, da dette hensyn som udgangspunkt må anses at være fuldt ud reguleret i almenboligloven. Hvis KK imidlertid finder, at det boligsociale hensyn er mere reelt end hensynet til parkeringskapaciteten, kan der dog være anledning til at undersøge saglighedsspørgsmålet nærmere.

Hvis købet skal bæres af et ønske om at øge parkeringskapaciteten, vil det – for at der er tale om en lovlig kommunal interesse – være en betingelse, at købet reelt vil bidrage til at øge udbuddet af parkeringspladser i området. Parkeringspladserne vil jo blive etableret under alle omstændigheder.

SAB har i e-mail af 11. september 2019 til KK oplyst følgende:

*"P-kælderen er indrettet således, at de offentlige p-pladser er placeret som de første efter rampen, og byggelovspladserne er placeret længst inde.*

*Det er aftalt – allerede i programfasen til arkitektkonkurrencen, at der udføres en opdeling med en bom eller lignende som adskillelse mellem de 2 typer parkeringspladser således, at det ikke er muligt for brugere af de offentlige parkeringspladser at anvende byggelovspladserne. De er øremærket til anvendelse af bebyggelsens beboere."*

Vi forstår dette sådan, at SAB ikke - hvis SAB beholder pladserne - ville gøre pladserne offentligt tilgængelige, men derimod ville forbeholde dem til brugerne af Sølund. Såfremt pladserne med den nævnte, begrænsede brugerreds ikke ville blive fuldt udnyttet, fx som følge af bruger-/beboersammensætningen, vil KK's køb af pladserne, med henblik på at de bliver offentligt tilgængelige, reelt øge udbuddet af offentligt tilgængelige parkeringspladser. I modsat fald, dvs. hvis pladserne kunne forventes at blive 100 % besat af bebyggelsens beboere og brugere, vil der ikke være den fornødne indre sammenhæng mellem KK's ønske om at øge parkeringskapaciteten og den reelle effekt af at købe pladserne.

Vi anbefaler, at SAB bedes om at oplyse, i hvilken grad (og på hvilke tidspunkter) de forbeholdte pladser forventes udnyttet af bebyggelsens beboere og brugere. På grundlag af disse oplysninger fra SAB kan KK derefter vurdere, om købet reelt vil bidrage til at øge udbuddet af parkeringspladser på tidspunkter, hvor der mangler parkering i området.

Det vil endvidere være en betingelse, at KK køber pladserne til en pris, der ikke overstiger markedsprisen. KK har i forhold til statsstøttereglerne bevisbyrden herfor – og den kan være vanskelig at løfte, hvis der ikke er forsøgt et salg på det åbne marked.

SAB har over for KK oplyst, at SAB i 2017 og 2018 har haft indledende drøftelser med henholdsvis Ejendomsselskabet Norden og Q Park om disse selskabers mulige køb af parkeringspladserne. Begge selskaber endte dog med at trække sig, da det ifølge selskaberne ikke var muligt at skabe en business case, der hang sammen. Efterfølgende har SAB haft et par mere uformelle sonderinger blandt andre private udviklere, der har ført til bekræftelse af ovenstående.

Vi anbefaler desuagtet, at KK opfordrer SAB til at sætte pladserne (de 42 eller de 109) i åbent salg. Kommunen kan da, hvis der i lyset af SAB's svar, jf. ovenfor, vurderes at være en lovlig kommunal interesse, byde på lige fod med andre. Alternativt kan der (som supplement til vurderingsmyndighedens værdiansættelse efter almenboliglovgivningen) indhentes en uvildig valuarvurdering af værdien af parkeringspladserne.

### 3.1.2 Uddybende vurdering

Da forholdet ikke er udtømmende reguleret i den skrevne lovgivning, skal lovligheden af KK's eventuelle køb af parkeringspladserne vurderes efter de ulovfæstede retsgrundsaetninger om kommunalfuldmagten.

#### *En lovlig kommunal interesse*

Kommunen skal have en lovlig kommunal interesse i at erhverve parkeringspladserne. Heri ligger, at det bærende hensyn bag beslutningen om køb skal udgøre en lovlig kommunal interesse.

Et ønske om at *bistå KAB med finansiering* af projektet vil ikke være en lovlig kommunal interesse, da forholdet må anses for fuldt ud reguleret i almenboligloven og eventuelt kan udgøre støtte til en enkelt virksomhed.

Et ønske om at sikre *parkering til den lavere betaling*, der må opkræves for offentlige parkeringspladser i forhold til et privat parkeringsanlæg, er næppe i sig selv usagligt. Men det vil – henset til kommunens parkeringsplanlægning i øvrigt, herunder i Ørestaden – ikke kunne være et bærende argument. Heller ikke, selvom der er forskel på byudviklingsområder og ældre dele af byen, for så vidt angår mulige parkeringsløsninger.

Det kan derimod være en lovlig kommunal interesse at sikre *øget adgang til parkering*. Dette kræver dog, at der er realitet i, at midlet (køb af pladserne) vil bidrage til formålet (øge udbuddet af parkeringspladser). KKs køb af parkeringspladserne skal reelt bidrage til at øge udbuddet af offentligt tilgængelige parkeringspladser. Pladserne etableres jo uanset hvad, så spørgsmålet er alene, om der vil komme en højere grad af udnyttelse af pladserne som følge af kommunens køb.

Vi anbefaler, at KK forud for KK's eventuelle købsbeslutning, foretager undersøgelser af alternative muligheder for at etablere offentlige parkeringspladser i området, og at KK indhenter oplysninger fra SAB om den forventede udnyttelsesintensitet af parkeringspladserne med henblik på, at KK kan estimere, om det vil øge det samlede offentlige parkeringsudbud i området, hvis det er KK og ikke SAB, der ejer de omhandlede parkeringspladser. Da SAB har oplyst, at de vil forbeholde pladserne til bebyggelsens egne brugere/beboere, vil KK's køb *måske* bidrage til at øge kapaciteten, da "tomgangspladser" forbeholdt brugere og beboere herved bliver offentligt tilgængelige. KK må i denne situation overveje, om de midler, KK vil anvende på købet af de 42 parkeringspladser, står mål med den merkapacitet af parkeringspladser, der reelt opnås.

Hvis KK på baggrund af ovennævnte undersøgelser skulle nå frem til, at områdets parkeringskapacitet ikke vil blive øget i en sådan grad, at dette i sig selv vil kunne bære en beslutning om køb af parkeringspladser af SAB, kan det alternativt overvejes, om hensynet til at få projektet (opførelsen af det nye Sølund) til at lykkes (dvs. et *boligsocialt hensyn*), kan udgøre et lovligt hensyn. Vores umiddelbare vurdering er, at dette efter gældende ret næppe er en lovlig kommunal interesse, der kan begrunde købet af parkeringspladserne.

Hvis det bliver relevant, vil det dog kunne undersøges nærmere, om der alligevel med afsæt i bl.a. Fair Trade-sagen og lovbemærkningerne i høringsudkastet til lovfæstelse af kommunalfuldmagten vil kunne argumenteres for, at der er tale om en lovlig kommunal interesse. Argumentet skulle være, at kommunen herved varetager en bredere samfundsmæssig interesse. I forhold til kommunalfuldmagtsgrundsætningerne om kommunal erhvervsvirksomhed er dette udtrykt som følger i høringsudkastet til lovforslaget:

*"Det forhold, at private varetager den tilsvarende opgave på markedsvilkår, indebærer således ikke i sig selv, at vurderingen af den kommunale opgavevaretagelses lovlighed skal finde sted efter kommunalfuldmagtsregler om erhvervsvirksomhed. Derimod kan hensyntagen til almene kommunale interesser (f.eks. inden for kultur, idræt, miljø, sundhed, turisme, trafik, generel erhvervsudvikling m.v.) efter kommunalfuldmagtsreglerne afhængigt af de konkrete omstændigheder begrunde varetagelsen af opgaven. Da aktiviteten er begrundet i almene kommunale interesser, anses forbuddet mod opgavevaretagelse med fortjeneste for øje at indebære, at kommunen i sådanne tilfælde højst må kræve kostprisen i forbindelse med varetagelsen af disse opgaver. Dog kan en kommune*



*udleje lokaler og anlæg til private, herunder professionelle aktører, til brug for kulturelle og sportslige arrangementer, der gennemføres med fortjeneste for øje. Det er imidlertid en betingelse, at kommunens udleje sker til markedspris og på markedsvilkår for at undgå, at der ydes støtte til privat virksomhed."*

Der er ikke praksis, der overfører ovenstående til området uden for erhvervsvirksomhed (svarende til denne situation), og prognosen for et positivt udfald er som udgangspunkt ret ringe, men det kan ikke afvises, at der kan være en vej at gå. Der vil dog formentlig fortsat være en sådan juridisk usikkerhed, at kommunen bør anmode Ankestyrelsen om en udtalelse.

#### *Køb til markedsprisen*

KK må ikke yde støtte til SAB. Hvis KK køber parkeringspladserne til markedsprisen, vil det som udgangspunkt ikke blive anset for støtte til SAB.

KK's bevisbyrde for, at prisen ikke overstiger markedsprisen, løftes mest effektivt ved, at SAB udbyder pladserne i åbent salg. Uden dette vil KK vanskeligt kunne påvise, at der ikke er et støtteelement, og en lukket proces vil kunne give næring til et argument om, at købet er båret af en ikke-lovlig kommunal interesse. Dette gælder særligt, hvis det ikke kan påvises, at købet vil øge det reelle samlede udbud af parkeringspladser.

Det bemærkes, at kravet i almenboliglovgivningen, jf. nedenfor, om købesummens godkendelse ved vurderingsmyndigheden har til formål at sikre, at SAB ikke sælger til *under* markedsprisen. Vurderingsmyndighedens værdiansættelse i medfør af almenboliglovgivningen kan derfor næppe anvendes som bevis for, at prisen ikke *overstiger* markedsprisen. Dette uanset, at Vurderingsmyndigheden (SKAT) efter vurderingsloven og vurderingsnormen skal tilstræbe at værdiansætte til markedspris (den forventede kontantværdi i fri handel).

KAB har over for KK oplyst, at KAB i 2017 og 2018 har haft indledende drøftelser med henholdsvis Ejendomsselskabet Norden og Q Park om disse selskabers mulige køb af parkeringspladserne. Begge selskaber endte dog med at trække sig, da det ifølge selskaberne ikke var muligt at skabe en business case, der hang sammen. Efterfølgende har KAB haft et par mere uformelle sonderinger blandt andre private udviklere, der har ført til bekræftelse af ovenstående.

Vi vurderer dog, at det uagtet ovenstående næppe på forhånd kan udelukkes, at et udbud af pladserne i åbent salg ville kunne føre til bud fra (andre) private aktører.

Hvis salget ikke sker i en åben proces, eller hvis der i en åben proces alene kommer ét bud (fra KK), kan der alternativt (og som supplement til vurderingsmyndighedens værdiansættelse efter almenboliglovgivningen) indhentes en uvildig valuarvurdering af værdien af parkeringspladserne. Det skal i givet fald indgå i vurderingstemaet, at opførelsesomkostningerne er fastsat efter gennemførelse af en udbudsproces, således at det alene er grundanskaffelsen for den ideelle andel af ejendommen (byggeretterne til parkeringspladserne), der skal vurderes.

Selvom købet sker til markedsprisen, vil der jo være den helt indirekte støttevirkning, at SAB ved KK's eventuelle køb af parkeringspladserne vil opnå den fornødne likviditet til, at det samlede projekt kan gennemføres. Dette vil imidlertid ikke være ulovlig støtte i kommunalretlig forstand, under forudsætning af at der er tale om en ren refleksvirkning af en i øvrigt lovlig handling – dvs. at der er en lovlig kommunal interesse, jf. ovenfor. I Fair Trade-udtalelsen har ministeriet (side 18) udtrykt dette således:

*"Efter kommunalfuldmagtsreglerne antages en kommunes adgang til uden lovhjemmel at gennemføre foranstaltninger blandt andet at være afgrænset af, hvad der traditionelt er betegnet som et almennytte kriterium. Dette kriterium indebærer, at en kommune som udgangspunkt kun kan gennemføre foranstaltninger, der kommer en bredere kreds af kommunens borgere til gode.*

*Dette udgangspunkt indebærer, at en kommune normalt ikke uden lovhjemmel kan gennemføre foranstaltninger, der udelukkende eller i det væsentligste er motiveret i varetagelsen af individuelle interesser hos enkeltpersoner eller grupper af enkeltpersoner. Hvor der i øvrigt er et lovligt kommunalt formål, indebærer den omstændighed, at virkningen af en kommunal disposition er til fordel for en enkelt person, ikke i sig selv, at den pågældende disposition bliver ulovlig."*

Det anførte gælder tilsvarende for så vidt angår foranstaltninger, der kommer en enkelt virksomhed (her SAB) til gode.

#### *Ej økonomisk uforsvarlig forvaltning*

Ud over kravet om, at der er en lovlig kommunal interesse, skal KK agere i overensstemmelse med kravet om økonomisk forsvarlig forvaltning. I Fair Trade-udtalelsen beskrives dette (side 22) som følger:

*"Endvidere har en kommune efter de ovenfor nævnte grundsætninger en generel forpligtelse til at handle økonomisk forsvarligt i alle dispositioner. Kommunen har således pligt til at udvise ansvarsbevidsthed i sine økonomiske anliggender, så der ikke påføres kommunen udgifter, der kunne være undgået. Fastlæggelsen af, hvad der er økonomisk forsvarligt, må bero på den konkrete situation, og der må som udgangspunkt gives kommunalbestyrelsen et bredt spillerum med hensyn til anvendelsen af kommunale midler."*

Vi vurderer ikke, at betingelsen om, at KK ikke må handle økonomisk uforsvarligt, vil være en udfordring her, under forudsætning af at der er hjemmel (dvs. et bærende sagligt hensyn – herunder realitet i, at der gennem købet skabes øget adgang til parkeringspladser), og at pladserne købes til markedspris, jf. ovenfor.

#### *Lighedsgrundsætningen*

Lighedsgrundsætningen er ikke til hinder for, at KK kan beslutte og efterleve en ny praksis, der indebærer, at kommunen køber parkeringspladser fra SAB. En ny praksis skal blot gælde for alle og for fremtiden – medmindre der er saglig grund til at fravige den nye praksis.

Dette indebærer, at andre bygherrer – såvel almene som private – vil kunne (forsøge at) gøre gældende, at KK skal afkøbe byggelparkeringspladser af dem for at gøre pladserne offentligt tilgængelige.

Der vil i mange tilfælde sikkert kunne tænkes reelle, saglige grunde til, at KK afviser sådanne anmodninger fra andre bygherrer, herunder at der ikke er tale om sammenlignelige tilfælde.

Afviser kommunen imidlertid sådanne andre bygherrer, risikerer dette dog alt andet lige at øge risikoen for, at KK's køb af pladser fra SAB må anses for i realiteten ikke at være baseret på et ønske om øget parkeringskapacitet, men derimod ønsket om at støtte SAB.

### 3.2 **Byggeloven og lokalplanen**

#### 3.2.1 *Sammenfatning*

Det vurderes ikke, at byggelovgivningen er til hinder for, KK kan bygge, finansiere og eje de 42 såkaldte byggelparkeringspladser med henblik på at stille pladserne til rådighed for offentligheden.

Efter byggeloven og bygningsreglementet (BR18) medfører byggelparkeringspladser den begrænsning for ejendommens anvendelse, at parkeringspladserne ikke efterfølgende må nedlægges, og at ejendommens ejere og brugere ikke må være afskåret fra at benytte parkeringspladserne, evt. på lige fod med andre.

Der er ikke derudover i byggelovgivningen begrænsninger for, hvem der må eje eller anvende byggelparkeringspladser. Dette er præciseret i den seneste vejledning (2018) til BR18.

Lokalplanen er med overvejende sandsynlighed heller ikke til hinder for løsningen.

Vi vurderer ikke, at der med bestemmelserne i § 4, stk. 5, i lokalplan nr. 541 er tilsigtet en anden anvendelsesmæssig regulering af byggelparkeringspladserne, end hvad der ville følge af bygningsreglementet og vejledningen hertil, jf. ovenfor.

Ordlyden i lokalplanens vejledningsdel kunne dog indikere en anvendelsesmæssig sondring mellem "bebyggelsens parkering" og "en offentlig tilgængelig parkeringskælder". En mindre tvivl knytter sig derfor til, om borgere/kommende beboere i Sølund på baggrund af navnlig lokalplanens vejledningsdel kunne have en berettiget forventning om, at bebyggelsens brugere skal have fortrinsret til byggelparkeringspladserne. Risikoen herfor vurderes lille, idet vi ikke mener, at det med den nævnte ordlyd i vejledningsdelen klart er bestemt, at byggelparkeringspladserne skal være forbeholdt bebyggelsens brugere. En sådan bestemmelse ville formentlig heller ikke være planmæssig relevant.

#### 3.2.2 *Uddybende vurdering*

I byggelovens § 7, stk. 1, er der hjemmel til, at der i bygningsreglementet kan fastsættes regler om indretning af ejendommens ubebyggede arealer for bl.a. at sikre tilfredsstillende opholdsarealer og parkeringsarealer.

I medfør af byggeloven § 7, stk. 2, må et ubebygget areal, der er udlagt og godkendt til parkering, ikke benyttes til andet end parkering.

Med den seneste revision af bygningsreglementet (BR18) er den tilhørende vejledning blevet betydeligt uddybet og angiver i modsætning til tidligere nu udtrykkeligt, at bygge-lovgivningen ikke indeholder en begrænsning af den personkreds, der forudsættes at kunne anvende de såkaldte byggelovsparkeringspladser. Blot må personkredsen tilknyttet det pågældende byggeri ikke være helt afskåret fra at benytte pladserne. Det udtrykkes således i vejledningen:

*Brugen af parkeringsarealer*

Der er ikke hjemmel i byggelovgivningen til at stille krav om, at de parkeringsarealer, der etableres i forbindelse med et byggeri, skal anvendes af den personkreds, der er tilknyttet det byggeri, der er årsag til kravet om parkeringsarealer. Denne personkreds sikres således ikke gennem byggelovgivningen eksklusiv råderet over pladserne. Samtidig må personkredsen ikke helt udelukkes fra at kunne anvende parkeringspladserne, såfremt der eksempelvis betales for brugen af pladserne på lige vilkår med andre.

Der ses således ikke efter byggelovgivningen at være noget til hinder for, at byggelovsparkeringspladser kan sælges eller overdrages, herunder til KK med henblik på offentlig parkering, når blot det påses, at parkeringspladserne ikke nedlægges, og at bebyggelsens brugere ikke er udelukket fra at benytte pladserne på lige vilkår med andre.

Da byggelovsparkeringspladserne er reguleret i lokalplan nr. 541, Fremtidens Sølund, skal det herefter vurderes, om lokalplanens bestemmelser om parkeringspladser kan medføre en begrænsning i anvendelsesmulighederne.

I lokalplanens vejledningsdel sondres der tilsyneladende ordlydsmæssigt mellem "bebyggelsens parkering" i form af "ca. 110 pladser til bolig- og institutionsfunktionerne", og "et offentligt, underjordisk parkeringsanlæg med 80 parkeringspladser". I lokalplanens bestemmelser, § 4, stk. 5, sondres der også, dog lidt mindre klart, mellem parkeringsdækningen for bebyggelses forskellige funktioner og de offentlige parkeringspladser, således:

"Stk. 5. Bilparkering

a) Parkeringsdækningen skal være af størrelsesordenen og må ikke overstige:

- 1 parkeringsplads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal til seniorboliger og daginstitution,
- 1 parkeringsplads pr. 300 m<sup>2</sup> etageareal til kollegie- og ungdomsboliger og plejeboliger
- 1 parkeringsplads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal til detailhandel.

b) Der må højst etableres 15 parkeringspladser på terræn. Parkering på terræn skal placeres som angivet på tegning nr. 3

c) Der skal indrettes en offentlig tilgængelig parkeringskælder med mindst 80 pladser."

Vi vurderer ikke, at der med lokalplan nr. 541, navnlig bestemmelserne i § 4, stk. 5, er tilsigtet en anden anvendelsesmæssig regulering af byggelovsparkeringspladserne, end hvad der ville følge af bygningsreglementet og vejledningen hertil.

Selv om bygningsreglementet ikke finder direkte anvendelse, når der, som her, i en lokalplan er fastsat bestemmelser om etablering af parkeringspladser i forbindelse med byggeri, jf. byggelovens § 7, stk. 3, vurderer vi, at bygningsreglementet og vejledningen hertil må tillægges betydning også ved forståelse af bestemmelser om byggelovsparkeringspladser fastsat ved lokalplan. I hvert fald når andet ikke udtrykkeligt fremgår af lokalplanen.

På det grundlag vurderer vi ikke, at lokalplanen er til hinder for, at byggelovsparkeringspladserne vil kunne anvendes til offentlig parkering.

### 3.3 **Almenboligloven**

#### 3.3.1 *Konklusion*

Det vurderes ikke, at der i almenboliglovgivningen er noget til hinder for, at KK kan bygge, finansiere og eje de 42 såkaldte byggelovsparkeringspladser med henblik på at stille pladserne til rådighed for offentligheden.

#### 3.3.2 *Uddybende vurdering*

De 80 offentlige parkeringspladser og de eventuelle yderligere 42 byggelovsparkeringspladser forudsættes etableret i konstruktion efter en fuldmagtsmodel således, at SAB opfører parkeringspladserne som delegeret bygherre eller byggeforretningsfører for KK.

Modellen indebærer, at KK er bygherre på egne pladser og betaler SAB for at styre arbejdet, herunder sikre konkurrenceudsættelse af anlægsomkostningerne med henblik på levering af en færdig ejerlejlighed indeholdende de aftalte pladser.

Modellen indebærer således en overdragelse af fast ejendom i form af overdragelse af byggeretter eller som anført ovenfor overdragelse af en endnu ikke eksisterende ejerlejlighed, dvs. inden opførelse, men med afsluttende tinglysningsmæssig berigtigelse.

Overdragelsen fra SAB til KK kan dermed i værdiansættelsesmæssig henseende isoleres til at angå grundanskaffelsen, dvs. en ideel andel af grunden svarende til byggeretterne inkl. byggemodning mv.

Da KK indtager en dobbeltrolle som køber henholdsvis tilsynsførende/godkendende myndighed, må den faste ejendom ikke afhændes til en pris, der ligger under den værdi, som vurderingsmyndigheden ansætter i forbindelse med afhændelsen.

Almenboliglovens § 27, stk. 6, fastsætter, at såfremt der sker salg af almen fast ejendom til en kommune eller region, vurderes ejendommen af vurderingsmyndigheden. Overdragsessummen må omregnet til kontantværdi ikke være lavere end den af vurderingsmyndigheden ansatte værdi. Vurderingsmyndigheden (SKAT) skal efter vurderingsloven og vurderingsnormen tilstræbe at værdiansætte til markedspris (den forventede kontantværdi i fri handel). Vurderingsmyndighedens ansættelse kan af køberen og sælgeren påklages efter skatteforvaltningsloven.

Bestemmelsen finder i praksis anvendelse i meget begrænset omfang og typisk på salg af eksisterende børneinstitutioner, men den finder efter sit indhold anvendelse ved overdragelse af enhver form for almen fast ejendom, herunder ideelle andele af almene ejendomme (byggeretter).

Vi vurderer derfor, at KK vil have en forpligtelse til at anmode vurderingsmyndigheden (SKAT) om en værdiansættelse efter almenboliglovens § 27, stk. 6, af de omhandlede byggeretter til parkeringspladserne. Eftersom kommunen betaler anlægsomkostningerne, der har været konkurrenceudsat af SAB, jf. ovenfor, kan værdiansættelsen efter omstændighederne begrænses til at omfatte værdien af byggeretterne. Det kan i den anledning overvejes at forelægge hele aftalen mellem KK og SAB for SKAT, således at der er fuld transparens i forhold til temaet for værdiansættelsen.

Ud over det ovenfor anførte om kravet om værdiansættelsen ved vurderingsmyndigheden, vurderer vi ikke, at der i almenboliglovgivningen er noget til hinder for, at KK vil kunne overtage byggeretterne til de 42 byggelovsparkeringspladser.

Pladserne skal under alle omstændigheder anlægges således, at en ejerlejlighedsopdeling er mulig.

Anne Sophie K. Vilsbøll

### Bilag 3. Facader - Det nye Sølund

Oprindelig gårdfacade med tegl:



Den nye (besparede) gårdfacade med skifferbeklædning:



## TM43 Skattefinansiering af erhvervsaffaldsområdet (afskaffelse af gebyrfinansieringen) i 2020



### Baggrund

Som en del af Finanslovsaftalen for 2019 og efterfølgende lovændring, Lov nr. 119 af 20. december 2018, har Folketinget afskaffet det lovpligtige erhvervsaffaldsgebyr. Lovændringen betyder, at kommunerne pr. januar 2019 ikke længere må opkræve et generelt affaldsgebyr hos virksomhederne. Kommunerne er forpligtede til at udføre de samme myndighedsopgaver på området som hidtil, men disse skal fremover skattefinansieres.

På Finansloven for 2019 blev der afsat en pulje til forhandling i forbindelse med DUT-processen, som skal håndtere kommunernes finansieringsbehov som følge af lovændringen. Afklaringen af DUT-kompensationen er imidlertid blevet udsat til medio 2020, hvorfor der ikke vil være kendskab hertil ved budgetforhandlingerne for 2020. På den baggrund indeholder budgetnotatet kun ønske om midler vedrørende 2020, eftersom behovet for yderligere skattefinansiering af området først vil være klarlagt forud for budgetforhandlingerne for 2021.

Hvis der ikke afsættes finansiering til disse opgaver, vil Teknik- og Miljøforvaltningen skulle afholde udgifterne indenfor egen ramme, da der som nævnt er tale om lovpligtige opgaver.

### Indhold

I det følgende beskrives det finansieringsbehov, der følger af lovændringen, og som er en forudsætning for at sikre fortsat finansiering af de lovpligtige områder på erhvervsaffaldsområdet. Finansieringen er nødvendig for at sikre, at erhvervsaffald fortsat kan håndteres miljømæssigt forsvarligt. Med afskaffelsen af gebyrfinansieringen er kommunerne fremover forpligtede til at skattefinansiere en lang række myndighedsopgaver rettet mod erhvervsaffald.

Erhvervsaffaldsgebyret blev opkrævet fra 2010 til og med 2018 i henhold til lovkrav herom hos alle aktive virksomheder i Københavns Kommune med enkelte undtagelser, der følger af særskilt bekendtgørelse. I 2018 blev der opkrævet et årligt gebyr på 585 kr. pr. virksomhed svarende til en samlet indtægt på ca. 14,8 mio. kr. Indtægterne har udover de lovpligtige områder (jf. nedenfor) blandt andet også skulle finansiere selve opkrævningsopgaven, ikke-lovpligtige udviklingsopgaver (herunder udgifter til initiativer under Ressource- og Affaldsplan), samt afvikling på tidligere års underskud.



I budgetnotatet søges udelukkende om midler til at finansiere de lovpligtige myndighedsopgaver og nødvendige omkostninger forbundet med opgaven. Behovet for skattefinansiering er således lavere end 14,8 mio. kr. De lovpligtige opgaver inkluderer:

- Lovpligtig myndighedsbehandling på erhvervsaffaldsområdet
- Udgifter til sagsbehandling vedrørende flytning af forurenede jord
- Udgifter til klagesagsbehandling af tidligere års gebyropkrævninger

#### *Lovpligtig myndighedsbehandling på erhvervsaffaldsområdet*

Den lovpligtige myndighedsbehandling omfatter generel vejledning om affaldshåndtering til virksomheder, udarbejdelse og vedligeholdelse af regulativer, anmeldelse af byggeaffald, udtalelser i byggesager, visse klager over affaldshåndtering, anvisning af affald, generel affaldsplanlægning samt selskabsbetjening. Der er tale om opgaver, som kommunerne er forpligtet til at udføre i henhold til miljølovgivningen til sikring af forsvarlig håndtering af erhvervsaffald. Disse opgaver udgør med den nuværende aktivitet i Københavns Kommune ca. 5,8 mio. kr. årligt. Udgifterne dækker løn til ca. 7,5 miljøsagsbehandlere samt 0,4 mio. kr. i årlige driftsudgifter til IT-systemer (det nationale BOM-system, der anvendes på området), almindeligt kontorhold, kompetenceudvikling samt udgifter til advokatbistand i tilfælde af retlige tvister om affaldshåndtering.

#### *Lovpligtig sagsbehandling vedr. jordflytning*

Den nye lovgivning beskriver desuden, at der i januar 2019 igangsættes et arbejde om fastsættelse af regler for fremtidig gebyrfinansiering af konkrete anvisninger og anmeldelse og dokumentation af jordflytninger (også kaldet områdeklassificering). Afklaringen af og rammerne for den kommende gebyrordning er ikke på plads, da dette også afventer DUT-forhandlingerne, og der søges således om finansiering til sagsbehandling vedrørende flytning af forurenede jord. Udgiftsbehovet er fastsat til ca. 1,6 mio. kr. årligt på baggrund af en særskilt Borgerrepræsentationsbeslutning den 24. januar 2008.

#### *Udgifter til klagesagsbehandling af tidligere års gebyropkrævninger.*

Udgifter til klagesagsbehandling af tidligere års gebyropkrævninger. Med afskaffelsen af erhvervsadministrationsgebyret vil der fremadrettet ikke skulle ske gebyropkrævninger, men der vil stadig være udgifter til håndtering af klager vedrørende tidligere års opkrævninger. Samlet har Københavns Kommune i dag et tilgodehavende på ca. 22,3 mio. kr., hvoraf ca. 12,2 mio. kr. vedrører årene 2010-2014. SKAT har netop påbegyndt udsendelse af rykkere for manglende betalinger helt tilbage fra 2010. Der forventes således at skulle anvendes betydelige ressourcer til klagesagsbehandling. Der vurderes at være behov for 1 årsværk i 2020 svarende til 0,6 mio. kr. samt driftsmidler på årligt 0,1 mio. kr. til afregning med ekstern IT-leverandør, der sikrer adgang til dokumentation for tidligere års opkrævninger.

Ud over de lovpligtige opgaver er der en række erhvervsrettede projekter i *Ressource- og Affaldsplan 2024*, som Borgerrepræsentationen godkendte 17. december 2018, som ligeledes var forudsat finansieret via gebyret. Disse aktiviteter er ikke lovpligtige, men er nødvendige, hvis det skal sikres, at erhvervsområdet også bidrager til målsætningerne om reduktion af restaffald og CO<sub>2</sub>-belastning. Finansieringen af disse tiltag er ikke indeholdt i dette budgetnotat, da udgifterne ikke har karakter af need-to.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Formålet er at sikre finansiering af en række lovpligtige områder på erhvervsaffaldsområdet, så erhvervsaffald fortsat kan håndteres miljømæssigt forsvarligt. Hvis der ikke afsættes finansiering, vil Teknik- og Miljøforvaltningen skulle afholde de udgifter indenfor egen ramme.

## Økonomi

Aktiviteterne har serviceudgifter på 8,0 mio. kr. i 2020. Afsatte DUT-midler for 2020, der forventes afklaret medio 2020 vil tilgå kassen, såfremt budgetnotatet imødekommes. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2020.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Lovpligtig myndighedsbehandling	Service	5.760				5.760
Lovpligtig sagsbehandling vedr. jordflytning (områdeklassificering)	Service	1.590				1.590
Klagesagsbehandling, tidligere gebyrer	Service	650				650
<b>Udgifter i alt</b>		<b>8.000</b>				<b>8.000</b>

## Bevillingstekniske oplysninger

Aktiviteterne har serviceudgifter på 8,0 mio. kr. i 2020. Afsatte DUT-midler for 2020, der forventes afklaret medio 2020 vil tilgå kassen, såfremt budgetnotatet imødekommes. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2020.

**Tabel 2 – Serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
Lovpligtig myndighedsbehandling	1000	5.760				5.760
Lovpligtig sagsbehandling vedr. jordflytning (områdeklassificering)	1000	1.590				1.590
Klagesagsbehandling, tidligere gebyrer inkl. It-udgifter	1000	650				650
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>8.000</b>				<b>8.000</b>

## Tabel 3 – Tidsangivelse

Projektet forventes ibrugtaget i januar 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2020

## Øvrige tekniske oplysninger

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

## Bydel og adresse

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

## Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat skattefinansierede midler til formålet, da området har været takstfinansieret.



## TM37 Lovpligtige udgifter til oprensning af olieforurening



### Baggrund

Der er opstået en konkret sag om olieforurening af jorden under et privat haveforeningshus, hvor skadens totale omkostninger i værste fald vurderes at kunne beløbe sig til 7,8 mio. kr. I henhold til jordforureningsloven er Københavns Kommune som miljømyndighed forpligtet til at betale en del af oprensningen af forureningen, hvis udgifterne overstiger den lovpligtige forsikringsordnings maksimale dækning på 3,3 mio. kr. ekskl. moms. Herudover har Københavns Kommune en intern forsikringsordning, som forventes at kunne dække udgifter til oprensning på 1,0 mio. kr. Teknik- og Miljøforvaltningen vil derfor have mulige omkostninger til oprensningen på 3,5 mio. kr., og det foreslås på den baggrund, at der reserveres midler til at dække disse udgifter.

### Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen udstedte den 8. december 2017 et påbud vedrørende oprensning af olieforurening i jorden til ejeren af boligen på Haveforeningen Engly 37, 2300 København S. Forureningen er opstået på grund af en utæt rørføring til en fyringsolietank. Forvaltningen har krævet en fuldstændig oprensning af forureningen ud fra sundhedsmæssige hensyn.

Ejeren af boligen er omfattet af en forsikringsordning for villaolietanke, der dækker omkostningerne til oprensning og reetablering på op til 3,3 mio. kr. ekskl. moms. Udgifter, der overstiger denne beløbsgrænse, skal i henhold til jordforureningsloven § 49, stk. 5, betales af miljømyndigheden, i dette tilfælde Teknik- og Miljøforvaltningen.

Det er Oliebranchens Miljøpulje, der foretager det praktiske arbejde for grundejers forsikringsselskab og som i første omgang betaler for de tilknyttede udgifter. Oprensningen foretages af COWI.

Oprensningen er tilendebragt på Haveforeningen Engly 37, men det har vist sig, at forureningen har bredt sig langt ind under naboejendommen på Haveforeningen Engly 38. Fundet af forureningen på nabogrunden kan i værste fald medføre en nedrivning af hele nabohuset på Haveforeningen Engly 38.

Arbejdet med nedrivning på nabogrunden forventes at kunne igangsættes i september 2019. Hvorvidt der skal ske en fuld nedrivning og reetablering af huset på nabogrunden, kan først afklares når arbejdet på nabogrunden igangsættes. Hvis det viser sig at huset på nabogrunden skal nedrives og reetableres, vil de samlede udgifter til oprensning på både

haveforeningen Engly 37 og 38 samlet beløbe sig til 7,8 mio. kr. ekskl. moms. Det betyder, at Københavns Kommune i værste fald kan risikere at skulle betale 4,5 mio. kr. ekskl. moms. Det endelige beløbs størrelse kan først opgøres, når arbejdet på nabogrunden er tilendebragt. Det forventes opgjort ultimo 2020.

Københavns Kommune er dækket af en intern forsikringsordning, som dækker omkostninger til forurening på maksimalt 1,0 mio. kr. Det forventes at forsikringsordningens fulde beløb kan opnås, men det forventes først at blive endeligt afklaret efter sagen er tilendebragt.

For ikke at overbudgettere foreslås det, at der reserveres midler til at dække det værste scenarie, hvor der skal ske en fuld nedrivning og reetablering af huset på nabogrunden, mens der budgetteres med at den fulde interne forsikring opnås. Det foreslås derfor, at der reserveres midler i en pulje under Økonomiudvalget på 3,5 mio. kr. Overskydende midler vil tilbageføres til kommunekassen.

Det er første gang, Københavns Kommune har en sag, hvor oprensningen af en olieforurening forventes at overstige forsikringssummen. Størstedelen af københavnerne har fjernvarme, og påbudssager om olieforurening fra villaolietanke er derfor sjældne. Der er på den baggrund ikke afsat finansiering til denne type udgifter indenfor Teknik- og Miljøforvaltningens ramme.

Da forureningen er opstået på grund af en utæt rørføring, hvor rørene er monteret forkert, har tankejers forsikringsselskab anlagt en regresssag mod VVS-installatøren, der har udført arbejdet. Teknik- og Miljøforvaltningen har i august 2018 fremsat krav mod installatørens forsikringsselskab og indgået suspensionsaftale, for at suspendere alle frister for forældelse og passivitet herom. Udgifter til en eventuel retssag håndteres indenfor forvaltningens egen ramme. Såfremt der tilgår Københavns Kommune midler i forbindelse med et forlig eller en erstatningssag, tilfalder disse kommunekassen, efter at omkostninger til sagen er blevet dækket.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Reservering af midler vil sikre, at Teknik- og Miljøforvaltningen kan dække de lovpligtige udgifter til oprensning af olieforurening uden at skulle gennemføre kompenserende besparelser og servicereduktioner på andre områder.

### **Økonomi**

Projektet har estimerede serviceudgifter på 3,5 mio. kr. i 2020 og forventes ibrugtaget i oktober 2020. Det foreslås, at midlerne reserveres i en pulje under Økonomiudvalget og vil blive udmøntet til Teknik- og Miljøudvalget, når opkrævningen fra oliebranchens miljøpulje skal foretages.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Mulige omkostninger til oprensning af olieforurening		7.800				<b>7.800</b>
Villaolietank-forsikringsordning		-3.300				<b>-3.300</b>
Intern KK-forsikringsordning		-1.000				<b>-1.000</b>
Kommunale lovgivningsmæssigt forpligtede udgifter til oprensning	Service	3.500				<b>3.500</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>3.500</b>				<b>3.500</b>

### Risikovurdering

Projektet har estimerede serviceudgifter på 3,5 mio. kr. i 2020 og forventes ibrugtaget i oktober 2020. Det foreslås, at midlerne reserveres i en pulje under Økonomiudvalget og vil blive udmøntet til Teknik- og Miljøudvalget, når opkrævningen fra oliebranchens miljøpulje skal foretages.

### Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede serviceudgifter på 3,5 mio. kr. i 2020 og forventes ibrugtaget i oktober 2020. Det foreslås at midlerne reserveres i en pulje under Økonomiudvalget og vil blive udmøntet til Teknik- og Miljøudvalget, når opkrævningen fra oliebranchens miljøpulje skal foretages.

**Tabel 2 – serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
- Kommunale lovgivningsmæssigt forpligtede udgifter til oprensning	1000	3.500				<b>3.500</b>
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>3.500</b>				<b>3.500</b>

**Tabel 4 – Tidsangivelse**

Projektet forventes ibrugtaget oktober 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2020

### Øvrige tekniske oplysninger

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

### Bydel og adresse

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.



## TM35b Indtægtstab som følge af nedlagte parkeringspladser



### Baggrund

De seneste år har det ikke været muligt at realisere indtægtsbudgettet på parkeringsområdet. Teknik- og Miljøforvaltningen har derfor i samarbejde med Økonomiforvaltningen gennemført en indtægts- og aktivitetsanalyse med særligt fokus på området for betalingsparkering. Teknik- og Miljøforvaltningen har en samlet indtægtsudfordring på betalingsparkering på 14,3 mio. kr. årligt. En mindre del af indtægtsudfordringen (3,5 mio. kr.) baserer sig på, at det politisk er besluttet at nedlægge en række parkeringspladser i betalingszonen, uden, at indtægtsbudgettet er nedskrevet tilsvarende. Nedlæggelserne af parkeringspladser giver en indtægtsudfordring på 3,5 mio. kr. årligt fra 2020 og frem.

### Indhold

Det er praksis i forbindelse med Borgerrepræsentationens behandling af sager, som indeholder nedlæggelse af parkeringspladser i betalingsområdet, at der kan træffes beslutninger om nedlæggelse af pladser under forudsætning af, at en regulering af indtægtsbudgettet indgår i en senere budgetaftale. Dette sker for, at Teknik- og Miljøudvalgets serviceramme ikke skal oppebære indtægtstabet med serviceforringelser på området til følge.

Teknik- og Miljøforvaltningen blev i Budgetaftale 2018 kompenseret for en række nedlæggelser af parkeringspladser i betalingszonen i årene forud for aftalen. Der søges i dette budgetnotat udelukkende om kompensation for de besluttede nedlæggelser af parkeringspladser i betalingszonen, der er truffet efterfølgende, og hvor der i forbindelse med beslutningen ikke blev vedtaget en tilsvarende nedskrivning af indtægtsbudgettet.

Siden Budgetaftale 2018 er der besluttet nedlagt 102 parkeringspladser i betalingszonen. Det drejer sig blandt andet om nedlæggelse af 49 antal pladser i terræn på Dantes plads som følge af, at der etableres et underjordisk parkeringsanlæg.

Teknik- og Miljøforvaltningens gennemgang viser, at der er behov for at nedskrive Teknik- og Miljøudvalgets indtægtsbudget på parkeringsområdet med 3,5 mio. kr. i 2020 og frem. En uddybende beskrivelse af parkeringsnedlæggelserne fremgår af tabellen nedenfor.

**Tabel 1: Oversigt over nedlæggelse af parkeringspladser**

<i>Indtægtstab ifm. de seneste års projekter mv.</i>	Beslutning i BR	Antal pladser	2020 p/l, 1.000 kr.
Blegdamsvej (2017-0113155)	18. maj 2017	7	40
Strandboulevarden, skybrud (2017-0240269)	12. oktober 2017	5	29
Miljøstation Snorresgade og Halfdansgade, Amager Vest (2017-0290156)	14. december 2017	5	28
Dantes Plads (2018-0079770)	31. maj 2018	49	2.307
Laksegade (2019-0025631)	28. marts 2019	17	820
Amalienborg (2019-0073085)	6. juni 2019	19	350
<b>I alt</b>		<b>102</b>	<b>3.534</b>

I dette budgetnotat søges der, jf. ovenfor, om kompensation for besluttede nedlæggelser af parkeringspladser, som har indvirkning på de fremtidige indtægter fra betalingsparkering. Notatet skal ses i sammenhæng med budgetnotat TM35a *Indtægtsudfordring som følge af ændret adfærd på parkeringsområdet*, der omhandler kompensation for indtægtsudfordringen som følge af adfærdsændringer hos parkanterne i de seneste år.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Formålet med budgetønsket er, at der tages højde for det indtægtstab, der er forbundet med parkeringsnedlæggelser i betalingszonerne.

Reduktionen af indtægtskravet skal sikre, at Teknik- og Miljøforvaltningen ikke skal gennemføre kompenserende besparelser på andre servicebevillinger for at kompensere for mindreindtægterne i 2020 og frem.

### **Økonomi**

Der er behov for at afsætte 3,5 mio. kr. i 2020 og frem i samlet servicemåltal til nedsættelse af indtægtsbudgettet som følge af besluttede nedlæggelser af parkeringspladser.

**Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
<b>Need to:</b> Indtægtsudfordring sfa. politisk besluttede nedlagte p- pladser	Service	3.534	3.534	3.534	3.534	<b>14.136</b>
<b>Servicemåltalseffekt i alt</b>		<b>3.534</b>	<b>3.534</b>	<b>3.534</b>	<b>3.534</b>	<b>14.136</b>

### **Bevillingstekniske oplysninger**

Der er behov for at afsætte 3,5 mio. kr. i 2020 og frem i samlet servicemåltal, samt finansiering på 1,1 mio. kr. i 2020 og frem til nedsættelse af indtægtsbudgettet som følge af besluttede nedlæggelser af parkeringspladser.

Reglerne for statens modregning af kommunes parkeringsindtægter er ændret pr. 1. januar 2019. Ændringerne betyder, at mer-/mindre indtægter fremover, vil have en finansiel betydning på 30 pct. Mindreindtægten vil som hidtil påvirke servicemåltallet med 100 pct.

**Tabel 3 –Serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Service</i>						
<i>Service</i>						
<b>Need to</b>						
- Indtægtsudfordring sfa. politisk besluttede nedlagte p-pladser	1010	3.534	3.534	3.534	3.534	<b>14.136</b>
- Finansieringsudfordring	1010	1.060	1.060	1.060	1.060	<b>4.241</b>

**Øvrige tekniske oplysninger**

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

**Bydel og adresse**

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

**Tidligere afsatte midler**

Der blev i Overførselssagen 2016-2017 afsat 21,1 mio. kr. i 2017 til håndtering af mindreindtægter for betalingsparkering, som følge af en række nedlæggelser af parkeringspladser samt for beslutning om ikke at indføre betalingsparkering i den Hvide Kødby. Ved budgetaftalen for 2018 blev der afsat 8,2 mio. kr. i 2018 og frem, som kompensation for nedlæggelser af parkeringspladser.

(1.000 kr., løbende p/l)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Overførselssagen 2016-17				21.100			
Budgetaftale 2018					8.200	8.200	8.200
<b>Afsatte midler i alt</b>				<b>21.100</b>	<b>8.200</b>	<b>8.200</b>	<b>8.200</b>



## TM56 Bispebjerg Kirkegård, Bispebjerg - genopbygning af mur

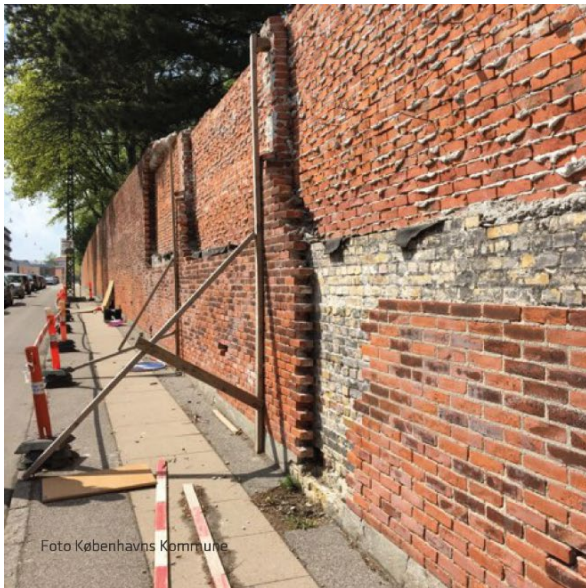


Foto: Mur i forfald langs Skoleholdervej. Mursten fjernet, og muren er flere steder afstivet.



Oversigtskort: Bispebjerg Kirkegård. Muren er markeret med rød streg.

### Baggrund

Tæt ved halvdelen af muren omkring Bispebjerg Kirkegård mod Skoleholdervej og Frederiksborgvej er styrtet sammen. Der er trods Teknik- og Miljøforvaltningens afstivning af muren risiko for yderligere sammenstyrtninger, som kan medføre skader på personer eller materielle ting. Der er et akut behov for at genopbygge muren, og der søges derfor om midler til at genopbygge hele den 850 meter lange mur på strækningen ud mod Skoleholdervej og en del af Frederiksborgvej. Dette vil indebære, at forvaltningen nedtager størstedelen af den eksisterende mur og genopbygger hele muren med fugtspærrer. På de steder, hvor den eksisterende mur er i en tilstand, hvor denne kan renoveres, renoveres den eksisterende mur, og der gennemføres fugtspærring. Det er lovpligtigt, at kirkegården er indhegnet.

Hvis der ikke afsættes midler, vil murens tilstand forværres yderligere og falde sammen flere steder og de nedenfor beskrevne risici vil være permanente. I takt med, at der indtræder yderligere nedbrud, vil forvaltningen løbende være nødt til i stadig større omfang gradvis at nedtage de mest farlige og akutte steder. Desuden vil det være nødvendigt at anvende driftsmidler til nødtørftig afspærring og afdækning med videre på steder, hvor det må forudses, at større dele af Skoleholdervej afspærres permanent for at undgå personskade.

### Indhold

Kirkegårdsmuren er delvist styrtet sammen efter den hårde frost i vinteren 2018. Teknik- og Miljøforvaltningen har løbende afstivet muren, repareret fuger og udskiftet mursten som midlertidige tiltag for at forsinke den fortsatte nedbrydning af muren. Denne løbende vedligeholdelse af muren, der omfatter efterfugning, stabilisering og opmuring ved sammenfald, er gennemført inden for rammerne af det afsatte driftsbudget. Derudover har forvaltningen ekstraordinært brugt 0,3 mio. kr. over de seneste år til de ekstraordinære renoveringsopgaver.

Der er tale om en større genopbygningsopgave som rækker væsentligt ud over den normale drift, og som ikke kan dækkes af de ordinære driftsmidler. Driftsbudgetterne er ét-årige, og der er således ikke opsparing til større opgaver af denne type.

Muren er opført i perioden fra 1942 og frem med de metoder og materialer, der var kendt på daværende tidspunkt. Uanset niveau for løbende vedligeholdelse vil en mur som denne have en begrænset levetid, hvor løbende vedligehold ikke længere er tilstrækkeligt til at sikre murens beståen, og hvor en større renovering/genopbygning vil være nødvendig. Dette tidspunkt er nu – efter mere end 70 år – indtrådt for muren ved Bispebjerg Kirkegård, som er nedslidt og falder sammen.

Der er en stor risiko for, at muren kan blive yderligere destabiliseret ved kraftig blæst, kraftig regn eller frost. Dette kan medføre personskade ved færden på fortov, cykelsti og bilparkeringspladser og materiel skade, hvis muren styrter sammen.

Fortovet langs Skoleholdervej er primær skolevej til Utterslev Skole, så der færdes dagligt børn og voksne langs muren. Der er tillige en risiko for, at løse sten, metal og fri adgang til muren, hvor den er faldet sammen, kan give anledning til en u hensigtsmæssig adfærd og risiko for hærverk på muren.

På grund af murens nuværende tilstand hindrer de midlertidige foranstaltninger fremkommeligheden på fortovet og skæmmer byrummet, ligesom armeringsjern og løse mursten er synlige og frit tilgængelige fra fortovet.

Forvaltningen har i sommeren 2019 nedtaget og bortkørt ca. 500 m<sup>2</sup> mur, svarende til det mest kritiske areal af muren langs Skoleholdervej, for at hindre ny sammenstyrning. For at overholde reglerne for indhegning af kirkegårde er der opsat et midlertidigt hegn. Dette er ikke en hensigtsmæssig varig løsning for byen og brugerne af kirkegården.

Der søges om midler til at nedtage dele af muren og genopbygge hele muren efter nutidens standarder med blandt andet fugtspærrer og stærkere fuger.

Det er lovpligtigt, at kirkegårde skal hegnes og kunne aflukkes fra solnedgang til solopgang. Bispebjerg Kirkegård er både afgrænset af muret mur og af trådhegn. Kirkegården er afgrænset af trådhegn mod Rådvasdvej (Utterslevmose) og mod Støvnæs Allé (skole og villaer). Mod Frederiksborgvej og Skoleholdervej er kirkegården afgrænset af murstensmur. Muren fungerer også som støttemur for det kraftige terrænspring (ca. 1,5-2,0 meter) mellem Frederiksborgvej, Skoleholdervej og kirkegården. Et trådhegn med beplantning vil ikke kunne optage terrænspringet uden, at der også skal etableres en støttemur. For at denne hegnsløsning skal være tilstrækkelig robust, kræves så omfattende understøttende foranstaltninger langs hele murstrækningen, at dette ikke vurderes til at være et billigere alternativ til en mur.

Hertil kommer, at muren bymæssigt falder naturligt ind i den tilstødende bebyggelsesplan, som er i Nordvest og som kan aflæses i de tilstødende bebyggelser som Degnestavnen og Gravervænget. Der er anvendt samme farve/ tone mursten og muren er ligeledes afdækket med teglsten.

I forbindelse med genopbygning af muren etableres mulighed for ind- og udkig gennem muren, ligesom murens højde kan sænkes enkelte steder, så den bliver knapt så dominerende især fra Skoleholdervej, hvor den på sit højeste punkt er ca. fire meter høj. Dette vil være i overensstemmelse med *Bispebjerg Kirkegård udviklingsplan 2015-2065*,

som er vedtaget af Borgerrepræsentationen 10. december 2015, og *Områdefornyelsen Nordvest kvarterplan*, som er vedtaget af Borgerrepræsentationen 22. september 2016, hvor det er en målsætning at åbne op for Bispebjerg Kirkegårds grønne område.

Etablering af ind- og udkig og/eller sænkning af muren vil ikke være forbundet med meromkostninger i projektet. Denne vurdering er baseret på ekstern rådgivning.

*Muligt tilvalg: Byrumforbedring, ny indgang ved hjørnet af Frederiksborgvej (3,5 mio. kr.)*

Når muren omkring kirkegården skal genopbygges, er det muligt at etablere en ny indgang til kirkegården på hjørnet af Frederiksborgvej og Skoleholdervej i overensstemmelse med *Bispebjerg Kirkegård udviklingsplan 2015-2065 og Områdefornyelsen Nordvest kvarterplan*. Denne indgang, som vil være et tilvalg ud over den nødvendige genopbygning af muren, har været fremført som et væsentligt ønske i den lokale dialog.

Områdefornyelsen Nordvest har fået udarbejdet et skitseforslag til ny indgang ved hjørnet af Frederiksborgvej. Ved indgangen kan etableres mulighed for ophold, trapper og ramper, så der sikres tilgængelighed og afstemt belysning til højnelse af trygheden. I byrummet ved den nye åbning får borgerne mulighed for at opleve et kig mod byen fra et af Københavns højeste steder. Dette vil skabe bedre tilgængelighed, indkig og forbindelse mellem kirkegård og by, jf. skitsen i bilag 1.

Der vil være synergier forbundet med at etablere den nye indgang i forbindelse med genrejsningen af muren – både i form af omkostningsbesparelser ved at kunne planlægge og arbejde på genrejsning/etablering af muren i ét samlet forløb, og i form af tid og fremkommelighed (samtidig).

#### *Konsekvenser for træer*

Genopbygningen af muren forudsætter, at ca. 12 af de eksisterende 50 træer, som er placeret tæt på muren skal fældes. Fugtsikringen af kirkegårdsmurens fundament kræver, at der graves ned til underkanten af murens fundament. Der kan være risiko for, at træers rodnet derved bliver beskadiget, det vil sige, at flere end 12 træer skal fældes. Dertil kommer fældning af en række buskadser. De fældede træer og buske erstattes med nye træer og buske efter murens færdiggørelse.

**Tabel 1 – Konsekvenser for træer**

Antal træer i projektområdet langs muren før projekt	Antal træer fældes (forventet antal)	Alder	Antal efter projekt	Tilvækst / reduktion	Art og størrelse
50	12	20-80 år	50	0, idet fældede træer erstattes med nye	Fyr, birk, hestekastanje og ahorn – ca. 4-5 meter høje.

Projektet har ikke konsekvenser for cykel- eller bilparkeringspladser.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Projektets overordnede målsætning er at genopbygge kirkegårdsmuren med henblik på at bevare muren og sikre tryk og sikker færdsel langs muren samt den lovmæssige hegning af kirkegården.

### **Koordinering og/eller synergi med genopretningsprojekter og andre projekter**

Genopbygning af muren koordineres med Områdefornyelse Nordvests igangværende projekt med at opgradere den eksisterende indgang til Bispebjerg Kirkegård fra Skoleholdervej (udfor Gravervænget). Projektet indebærer, at den eksisterende indgang forbedres, så der skabes bedre tilgængelighed til kirkegården, samt at der etableres et mindre byrum ved indgangen med mere bynatur og mulighed for ophold og stille aktivitet. Projektet finansieres af midler fra Områdefornyelsen Nordvest.

### **Økonomi**

Genopbygning af kirkegårdsmuren (need-to) har estimerede driftsudgifter på i alt 8,8 mio. kr. i perioden 2020-2021. Projektet forventes ibrugtaget september 2021.

Etablering af ny indgang fra hjørnet af Frederiksborgvej (muligt tilvalg) har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,5 mio. kr. i perioden 2020-2021. Projektet forventes ibrugtaget september 2021. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,04 mio. kr. i 2021 og 0,1 mio. kr. fra 2022 og frem til afledt drift.

**Tabel 2a – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder (need-to):  
Genopbygning af kirkegårdsmuren**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Genopbygning af kirkegårdsmuren	Service	3.300	5.520			8.820
<b>Udgifter i alt</b>		<b>3.300</b>	<b>5.520</b>			<b>8.820</b>

**Tabel 2b– Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder (muligt tilvalg):  
Byrumsforbedring, ny indgang fra hjørnet af Frederiksborgvej**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Byrumsforbedring, ny indgang fra hjørnet af Frederiksborgvej	Anlæg	1.200	2.300			3.500
Varigt vedligehold af byrumsforbedring, ny indgang fra hjørnet af Frederiksborgvej	Service		40	120	120	280
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.200</b>	<b>2.340</b>	<b>120</b>	<b>120</b>	<b>3.780</b>

### **Risikovurdering**

Projektet skal til høring og endelig godkendelse hos Københavns Stift og den Kgl. Bygningsinspektør, og Nationalmuseet skal orienteres om projektet, da muren har status som et ikon og indgår som del i områdets bebyggelsesplan. Forvaltningen har afsat tid til en godkendelsesproces i forventeligt omfang. Muren er ikke kategoriseret som fredet eller bevaringsværdig.

Der skal arbejdes i træernes drypzone og med kørsel på træernes rødder. Ca. 50 større træer befinder sig i genopbygningsområdet, hvorfor det kan blive nødvendigt at træffe særlige foranstaltninger for at beskytte træerne. 12 træer befinder sig så tæt op ad muren, at de skal fældes for, at det er muligt at genopbygge og fugtsikre muren. Der er risiko for, at træers rodnet beskadiges, hvorved flere træer skal fældes.

Terrænforskelle på begge sider af kirkegårdsmuren kræver særlige hensyn ved gravearbejder tæt op ad muren inde på kirkegården. Gravearbejder skal udføres med stor forsigtighed, og der er risiko for, at gravearbejder flere steder skal udføres som håndarbejde.

Flytning af gravsteder kan blive nødvendig og kræver særlig jordhåndtering i overensstemmelse med reglementet for kirkegårde. På kirkegården langs muren på Frederiksborgvej findes to bevaringsværdige gravsteder, som skal flyttes midlertidigt i forbindelse med genopbygningen. Der er risiko for højere udgifter, hvis gravpladser midlertidigt skal flyttes på depot. Der er ligeledes risiko for, at jordiske rester findes med øgede udgifter til håndtering til følge.

Fremkommelighed på og omkring kirkegården skal sikres under renoveringen, så kirkegårdsgæsternes færden påvirkes mindst muligt. Der er risiko for flere afbrydelser og højere stilstandsomkostninger end planlagt.

### Bevillingstekniske oplysninger

Genopbygning af kirkegårdsmuren (need-to) har estimerede driftsudgifter på i alt 8,8 mio. kr. i perioden 2020-2021. Projektet forventes ibrugtaget september 2021.

Etableringen af ny indgang fra hjørnet af Frederiksborgvej (muligt tilvalg) har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,5 mio. kr. i perioden 2020-2021. Projektet forventes ibrugtaget september 2021. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,04 mio. kr. i 2021 og 0,1 mio. kr. fra 2022 og frem til afledt drift.

**Tabel 3a – Serviceudgifter (need-to) – Genopbygning af kirkegårdsmuren**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Anlægsudgift</i>						
Genopbygning af kirkegårdsmuren	2000	3.300	5.520			<b>8.820</b>
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>3.300</b>	<b>5.520</b>			<b>8.820</b>

Genopbygningsopgaven kan ikke udføres internt i forvaltningen, men skal i udbud grundet opgavens karakter, og det deraf følgende behov for ekstern bistand i form af statikere og murere. Projektering har en værdi under EU-tærskelværdien, og projektets tidsplan er derfor baseret på, at der findes rådgiver via direkte tildeling i henhold til Udbudsloven, og at udbud af udførelsen sker som indbudt licitation, hvor 3-4 entreprenører giver tilbud, jf. Tilbudsloven.

**Tabel 3b – Serviceudgifter (muligt tilvalg) – Byrumsforbedring, ny indgang fra hjørnet af Frederiksborgvej**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Anlægsudgift</i>						
Byrumsforbedring, ny indgang fra hjørnet af Frederiksborgvej	2000	1.200	2.300			<b>3.500</b>
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>1.200</b>	<b>2.340</b>	<b>120</b>	<b>120</b>	<b>3.780</b>
Afledt drift	1000		40	120	120	<b>280</b>
<b>Serviceudgifter i alt</b>			<b>40</b>	<b>120</b>	<b>120</b>	<b>280</b>

#### Tabel 4a – Tidsangivelse (need-to) – genopbygning af kirkegårdsmuren

Projektet forventes igangsat januar 2020 og ibrugtaget september 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	September 2021

#### Tabel 4.b – Tidsangivelse (muligt tilvalg) –ny indgang fra hjørnet af Frederiksborgvej

Projektet forventes igangsat januar 2020 og ibrugtaget september 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	September 2021

#### Øvrige tekniske oplysninger

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

#### Bydel og adresse

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

#### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.

# PLAN

1:200

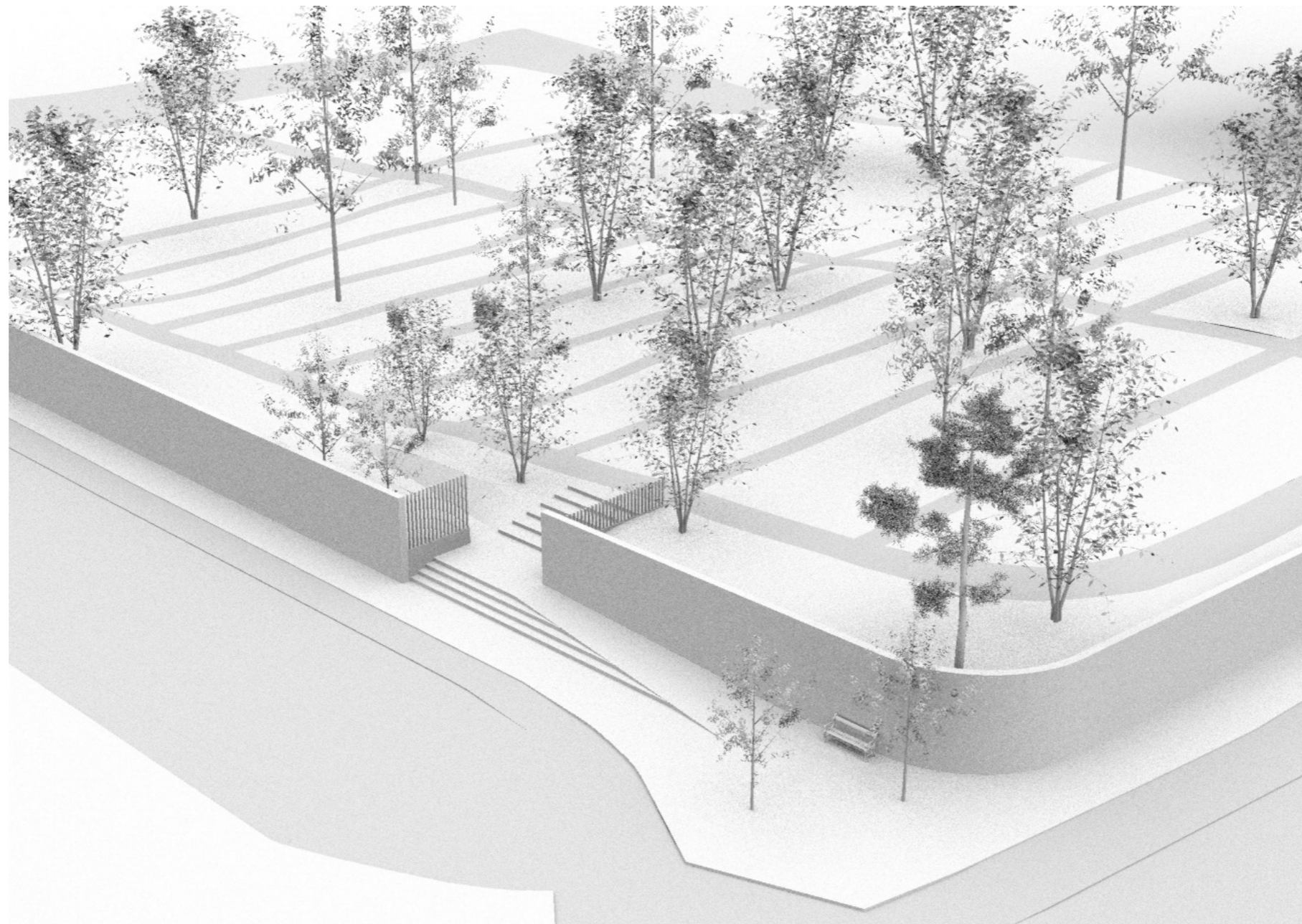
8



# VISUALISERINGER

1, OVERSIGT

11



Fugleperspektiv af hjørnet





## TM59 Idéoplæg for omdannelse af Bispeengen



### Baggrund

Kommunalbestyrelsen i Frederiksberg Kommune og Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune besluttede henholdsvis den 17. juni og den 20. juni 2019 at pålægge forvaltningerne i de to kommuner i fællesskab at gå i dialog med staten med henblik på at afklare processen for en eventuel nedrivning af Bispeengbuen samt at udarbejde et idéoplæg for omdannelse af området ved Bispeengbuen. Kommunernes beslutning blev truffet på baggrund af en business case for omdannelse af området, som afdækker indtægter og udgifter ved etablering af en vej tunnel og salg af byggeretter. Business casen var et resultat af, at der i Overførselssagen 2017-2018 blev bevilliget midler til en foranalyse af Bispeengbuens fremtid.

### Indhold

Bispeengbuen, som ejes af staten, står overfor en større renovering i 2020-2021 for 125 mio. kr., der skal forlænge levetiden med op til 55 år.

Formålet med idéoplægget for omdannelse af området ved Bispeengbuen er at give Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune et fælles beslutningsgrundlag i forhold til, hvordan området skal omdannes, herunder i forhold til byudvikling, etablering af park, genåbning af Ladegårds Å, skybrudssikring, nedrivning af vejbroen og tunnellægning af vejen.

Med budgetnotatet søges der om midler til udvikling af scenarier for overfladeløsninger på Bispeengen, dialogproces med lokale interessenter om disse samt analyser af konsekvenserne, herunder blandt andet i forhold til trafik og i forhold til anlægs- og driftsøkonomi. Processen foregår i tæt samarbejde med Frederiksberg Kommune. Kommunerne vil ligeledes i fællesskab indgå i dialog med staten om en nedrivning af vejbroen Bispeengbuen fremfor en renovering.

Hvis der ikke afsættes midler i Budget 2020, arbejder Københavns Kommunes ikke videre med projektet, ligesom det forventes, at Frederiksberg Kommune heller ikke fortsætter arbejdet, på trods af de afsatte midler i Budget 2019 hertil. Statens planlagte renovering af Bispeengbuen vil formentlig blive igangsat.

### *To faser af idéoplægget*

Idéoplægget opdeles i to faser: Fase 1 (ultimo 2019 - medio 2020) inkluderer dialogproces og udarbejdelse af understøttende analyser. Dette udmønter sig i en vision for området, som medio 2020 forventes forelagt politisk i henholdsvis Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. I fase 2 (medio 2020 – medio 2021) konkretiseres scenarier for omdannelse af området. Scenarierne forelægges til politisk behandling medio 2021. Hermed kan der gennemføres en hensigtsmæssig dialogproces, og anlægsmidler til tunnelen kan søges i Budget 2022.

I første fase (ultimo 2019 - medio 2020) bliver lokale interessenter, borgere og brugere inddraget. På den baggrund skal de to kommuner medio 2020 tage stilling til visionen for omdannelsen af området, og i forlængelse heraf, skal det besluttes hvorvidt der skal laves en lang eller kort tunnel, og hvordan tunnelramperne sætter rammerne for overfladen.

I anden fase (medio 2020 - medio 2021) konkretiseres visionen med udvikling af en række scenarier, som forventes at skulle forholde sig til nedenstående:

#### *1. Byrum, å-park, byudvikling, klimatilpasning og skybrudshåndtering*

Idéoplægget skal danne grundlag for den senere udarbejdelse af programmer for byggeri og landskab. Visionen konkretiseres og eksemplificeres i et antal scenarier, som beskrives på idéoplægsniveau.

#### *2. Trafikanalyse*

Der udarbejdes en trafikanalyse for afvikling af trafikken, som vil foregå på det fritlagte areal i de forskellige scenarier.

#### *3. Analyse af finansieringsmodel*

Analyse med forslag til, hvordan finansieringsmodellen kan optimeres. Herunder hvordan finansieringen af overfladen og tunnelen kan foregå gennem oprettelse af et interessentselskab, herunder dialog med staten om lovændring/særlov.

### Samarbejde med Frederiksberg Kommune og dialog med staten

Visionsoplæg, idéoplæg, dialogproces og dialog med staten foregår i samarbejde med Frederiksberg Kommune, som finansierer halvdelen af projektet.

### Tidsplan for idéoplæg:

<b>Fase 1</b>	
Ultimo 2019	Valg af ekstern rådgiver til idéoplæg Dialog med staten Tilrettelæggelse af dialogproces Påbegyndelse af analysearbejde
Dec.-Mar. 2019-2020	Dialogproces og interessentinddragelse Analysearbejde
Mar.-Apr. 2020	Udarbejdelse af visionsoplæg (første fase af idéoplægget)
Apr. 2020	Interessentinddragelse
Maj 2020	Endeligt visionsoplæg udarbejdes
Jun. 2020	Vision forelægges beslutning i TMU og BMU
<b>Fase 2</b>	
Sep.-Okt. 2020	Analysearbejde med konkretisering af scenarier
Dec.-Mar. 2020-2021	Dialogproces Analysearbejde

Mar.-Apr. 2020	Udarbejdelse af idéoplæg
Maj 2021	Endeligt idéoplæg forelægges TMU og BMU

### Konsekvenser for træer, bilparkeringspladser eller cykelparkeringspladser

Budgetønsket har ikke i sig selv nogen konsekvenser for træer, bilparkeringspladser eller cykelparkeringspladser.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Idéoplægget skal afstedkomme en politisk stillingtagen til hvordan området kan omdannes. Projektet understøtter *Arkitekturpolitik for København*, som blandt andet har fokus på at udvikle byrum ud fra et helhedssyn og med afsæt i lokal egenart, lokal viden og behov. Projektet understøtter også målsætningen i *Fællesskab København* om en levende by, hvor der er plads til mere byliv og bynatur og en ansvarlig by, hvor klimasikring skal skabe merværdi.

Målet er, at de to politiske udvalg, i henholdsvis Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, får forelagt visionen til politisk behandling medio 2020, og at idéoplægget forelægges udvalgene medio 2021.

Hvis ikke der afsættes midler i Budget 2020, forventes Frederiksberg Kommune ikke at fortsætte arbejdet. Statens planlagte reovering af Bispeengbuen vil formentlig blive igangsat.

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

### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,0 mio. kr. i perioden 2019-2021. Frederiksberg Kommune vil bidrage med 1,5 mio. kr., som de har fået afsat til *Forundersøgelse vedr. Bispeengbuen* i deres budget. Københavns Kommune vil derfor skulle finansiere det resterende beløb på 1,5 mio. kr. Projektet forventes ibrugtaget i medio 2021.

Der vil i arbejdet med idéoplægget blive anvendt både ekstern rådgivning og interne ressourcer. Det vurderes, at analysen overvejende skal udføres af eksterne parter.

**Table 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Idéoplæg og analyser	Anlæg	580	580			<b>1.160</b>
Dialogproces	Anlæg	340				<b>340</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>920</b>	<b>580</b>			<b>1.500</b>

### **Koordinering og/eller synergi med genopretningsprojekter og andre projekter**

Nærværende idéoplæg bør koordineres med skybruds-masterplanen for området, hvor udarbejdelsen er påbegyndt. Masterplanen afhænger af beslutningerne vedrørende Bispeengbuen, og de skal derfor indarbejdes i masterplanen.

### **Risikovurdering**

Den overordnede vurdering er, at udarbejdelsen af idéoplægget er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter. Det er muligt, at der kan komme forsinkelser i processen i forbindelse med:

- dialogprocessen, hvor der kan opstå en række uforudsete forhold.
- idéoplægget indeholder analyser, som er gensidigt afhængige af hinanden, hvilket kan skabe udfordringer for den løbende koordinering.
- koordinering med andre projekter, eksempelvis udarbejdelse af masterplanen for området, hvor projekterne gensidigt er afhængige af hinandens beslutninger.
- der kan opstå uforudsete komplikationer i dialogen med staten.

## Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter for Københavns Kommune på i alt 1,5 mio. kr. i 2020 og 2021. Frederiksberg Kommune bidrager med et tilsvarende beløb, som de allerede har bevilliget. Idéoplægget forventes færdigt medio 2020.

**Tabel 2 – Anlægsudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
Idéoplæg	2000	580	580			1.160	1.160
Dialogproces	2000	340				340	340
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>920</b>	<b>580</b>			<b>1.500</b>	<b>1.500</b>

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Projektet forventes igangsat januar 2020 og idéoplægget forventes færdigt maj 2020.

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

## Øvrige tekniske oplysninger

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

## Bydel og adresse

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

## Tidligere afsatte midler

I Budget 2014 og Budget 2015 blev der afsat midler til en forundersøgelse af tunnelering af Åboulevard, hvori en nedrivning af Bispeengbuen indgik som element. I Overførselssagen 2017-2018 blev der afsat midler til et beslutningsoplæg for Bispeengbuens fremtid.

(1.000 kr., løbende p/l)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2014		400	600			
Budgetaftale 2015			1.400			
Overførselssagen 2017-18						200
<b>Afsatte midler i alt</b>		<b>400</b>	<b>2.000</b>			<b>200</b>



## ØK45 Samlokalisering i Hovedstadens Beredskab med henblik på frigørelse af bygning til plejeboliger

### Baggrund

Med Budget 2014 blev et investeringsforslag på 8 mio. kr. vedr. ”Samlokalisering af Københavns Brandvæsens afdeling for Materiel og Service” vedtaget. Med investeringsforslaget ønskede man at samle det daværende Københavns Brandvæsen, nuværende Hovedstadens Beredskabs, tekniske enheder, der var spredt på flere lokationer.

Casens forudsætninger har ændret sig af flere omgange. Der er 4 mio. kr. til rest fra investeringscasen fra Budget 2014. Byggeri København har i samarbejde med de strategiske partnere vurderet, at projektet er fordyret med i alt 18 mio. kr., hvoraf 10 mio. kr. er afsat indenfor Byggeri Københavns over-/underskudsmodel. Der søges om restfinansiering til anlæg på 8 mio. kr. og anlægsmåltal på 22 mio. kr. Derudover søges der om 1,2 mio. kr. i 2020 og 0,9 mio. kr. årligt fra 2021 i service til forøget huslejeudgifter.

Ønsket er need to, da den økonomiske aftale ifm. udskillelsen af Københavns Brandvæsen indebærer, at effektiviseringen skal realiseres samt at samlokaliseringen frigør Hansstedvej 7 til plejeboliger, som er need to kapacitet. Det foreløbige estimat er, at der kan etables ca. 60 til 70 plejeboliger på Hansstedvej, som finansieres af Sundheds- og Omsorgsforvaltningens Moderniseringsplan 2.

### Indhold

Både Hovedstadens Beredskab og Teknik- og Miljøforvaltningen har i dag lokaler på Enghavevej 82-84. Hovedstadens Beredskab har indgået aftale med Teknik- og Miljøforvaltningen om, at Teknik- og Miljøforvaltningen overdrager lejemålet på Enghavevej 82-84 til Hovedstadens Beredskab, da Teknik- og Miljøforvaltningen har mulighed for at samle deres aktiviteter på Kraftværksvej, herunder Smedeværkstedet.

Ved flytning af Hovedstadens Beredskabs tekniske enheder fra Hansstedvej til Enghavevej 82-84, kan Københavns Kommune få frigjort den kommunalt ejede ejendom på Hansstedvej med henblik på salg til de almene boligforeninger, og derved få etableret plejeboliger i området.

**Tabel 1 – Samlokalisering af Hovedstadens Beredskabs tekniske områder, med henblik på frigørelse bygning til plejeboliger**

(1.000 kr. – 2020 p/l)	Finansieringsbehov
<b>Need to</b>	
Finansiering – Service	3.905
Finansiering – Anlæg	8.000
Anlægsmåltal	22.000

Såfremt der ikke afsættes midler, vil det ikke være muligt at realisere effektiviseringen vedrørende samlokaliseringsscasen. Det vil således ikke være muligt for Hovedstadens Beredskab at opnå den driftseffektivisering på 1,3 mio. kr., som var forudsat i investeringscasen og i forbindelse med udskillelsen af Hovedstadens Beredskabs økonomi fra Københavns Kommune.

Det vil heller ikke være muligt at frigøre ejendommen på Hansstedvej til plejeboliger, i et område, hvor det er en udfordring at finde kapacitet. Sundhed- og Omsorgsforvaltningen finder det hensigtsmæssigt at etablere plejeboliger på Hansstedvej.

### Økonomi

Indenfor Byggeri Københavns ramme kan anvendes 4 mio. kr., der blev afsat til investeringscasen i Budget 2014, samt 10 mio. kr. fra over-/underskudsmodellen. Det betyder, at der er et samlet behov for anlægsmåltal på 22 mio. kr. og et behov for 8 mio. kr. til restfinansiering. Ud af de 22 mio. kr. går 17,7 mio. kr. til omplacering af Hovedstadens Beredskab til Enghavevej og 4,3 mio. kr. til at samle Teknik- og Miljøforvaltningens aktiviteter på Kraftværksvej.

I forbindelse med udskillelsen af Hovedstadens Beredskab fra Københavns Kommune, var der indregnet de effektiviseringer, som lå i samlokaliseringsscasen fra Budget 2014. Idet den modificerede case i nærværende forslag giver 1,6 mio. kr. mindre i løbende effektivisering og øget huslejeudgifter er der behov for, at Hovedstadens Beredskab kompenseres. Hovedstadens Beredskab skal betale markedsleje for det areal, som tidligere har været anvendt af Teknik- og Miljøforvaltningen på Enghavevej. Derved kommer Københavns Ejendomme og Indkøb til at modtage en ekstra indtægt, som anvendes til delfinansiering af Hovedstadens Beredskabs øget udgifter.

**Tablet 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	Kategorisering af anlægsønsker	2020	2021	2022	2023	2028	I alt
Anlægsudgifter – HBR	Anlæg	1. Lovmæssigt bundet (kapacitet)	3.700	0	0	0	0	<b>3.700</b>
Anlægsudgifter – TMF	Anlæg	1. Lovmæssig bundet (Kapacitet)	4.300	0	0	0	0	<b>4.300</b>
Periodisering af anlægsudgifter under ByKs ramme	Anlæg	1. Lovmæssigt bundet (kapacitet)	14.000	0	0	0	-14.000	<b>0</b>
Huslejetilskud til HBR på markedslejeniveau	Service		1.920	1.794	1.794	1.794	0	<b>7.302</b>
Justeret indtægtskrav hos KEID grundet merindtægter	Service		-679	-905	-905	-905	0	<b>-3.394</b>
<b>Udgifter i alt</b>			<b>23.241</b>	<b>888</b>	<b>888</b>	<b>888</b>	<b>-14.000</b>	<b>11.905</b>

Teknik- og Miljøforvaltningen opnår som følge af omplaceringen fra Enghavevej til Kraftsværksvej en effektiviseringsgevinst på huslejen på 0,8 mio. kr. årligt ved fuld indfasning, som bidrager til at løse Teknik- og Miljøforvaltningens effektiviseringsmål.

Derudover opnår Københavns Kommune en indtægt fra salg af Hansstedvej til de almene. I perioden fra Hovedstadens Beredskab fraflytter Hansstedvej til at ejendommen sælges til et alment boligskab med henblik på etablering af plejeboliger, finansieres tomgangen af salgsreservationsbudgettet.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 3 – Udgifter til anlæg og service**

(1.000 kr. – 2020 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift	2020	2021	2022	2023	2028	I alt
Tillægsbevilling til samlokalisering af HBR	ØU	Økonomiforvaltningen, Anlæg	U	3.700	0	0	0	0	3.700
Flytte- og etableringsudgifter i TMF	TMU	Ordinær anlæg	U	4.300	0	0	0	0	4.300
Periodisering af afsatte midler fra Budget 2014	ØU	Økonomiforvaltningen, Anlæg	U	4.000	0	0	0	-4.000	0
Periodisering af midler i BYKs O/U model	ØU	Økonomiforvaltningen, Anlæg	U	10.000	0	0	0	-10.000	0
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>22.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-14.000</b>	<b>8.000</b>
Huslejetilskud til HBR på markedslejeniveau	ØU	Hovedstadens Beredskab	U	1.920	1.794	1.794	1.794	0	7.302
Justeret indtægtskrav hos KEID grundet merindtægt	ØU	KEID, Service	U	-679	-905	-905	-905	0	-3.394
<b>Serviceudgifter i alt</b>				<b>1.241</b>	<b>888</b>	<b>888</b>	<b>888</b>	<b>0</b>	<b>3.905</b>

### Bydele

Bydækkende: <input type="checkbox"/>											
Bispebjerg	<input type="checkbox"/>	Indre by	<input type="checkbox"/>	Vesterbro/Kgs. Enghave	<input checked="" type="checkbox"/>	Valby	<input checked="" type="checkbox"/>	Amager Øst	<input checked="" type="checkbox"/>	Udenbys	<input type="checkbox"/>
Nørrebro	<input type="checkbox"/>	Østerbro	<input type="checkbox"/>	Brønshøj/Husum	<input type="checkbox"/>	Vanløse	<input type="checkbox"/>	Amager Vest	<input type="checkbox"/>		
Adresse og matrikelnummer		Hansstedvej 7, 2500 Valby Enghavevej 82-84 2450 København Kraftværksvej 25, 2300 København S									

### Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		x
IT-projekt (KIT)		

### Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2014
Budgetaftale 2014	8.000
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>8.000</b>





## ØK4I Cover – Indsatser i de syv udsatte boligområder

*Dette notat udgør rammen for de budgetnotater til Budget 2020, der vedrører det tværgående arbejde med kommunens syv udsatte boligområder som opfølgning på parallelsamfundslovgivningen.*

### Baggrund

Københavns Kommune har pr. 1. december 2018 syv boligområder på statens ghettoliste. Disse er Mjølnerparken, Tingbjerg/Utterslevhuse, Bispeparken, Aldersrogade (Sigynsgade), Lundtoftegade, Hørgården og Gadelandet/Husumgård, hvoraf de to førstnævnte er karakteriserede som såkaldte ”hårde ghettoer”.

Hvis København skal sikre en positiv udvikling i de udpegede boligområder og samtidig undgå eller begrænse de konsekvenser, den nye lovgivning medfører, er det afgørende at sætte hurtigt og målrettet ind. For det første er nødvendigt at skabe nye flyttemønstre, der med et kortere sigte ændrer beboersammensætningen. For det andet er det nødvendigt at investere i ressourceopbygning og udvikling af boligområderne i retning af varigt velfungerende og socialt bæredygtige boligområder. Ændringerne er ikke mindst afgørende i forhold til at modvirke, at områderne udpeges som ”hårde ghettoområder”, hvilket allerede kan ske i december 2020 for Bispeparken og i december 2021 for resten af boligområderne på ghettolisten, hvis de fortsat står på ghettolisten.

### Københavnermodel for arbejdet med udsatte boligområder

Udfordringerne i de udsatte boligområder er tværgående, og håndteringen er på den baggrund også organiseret på tværs af forvaltningerne. Arbejdet er forankret i Borgmesterforum for Udsatte Boligområder, som blev nedsat i 2018 og består af kommunens syv borgmestre.

Borgmesterforum har givet bred tilslutning til en københavnermodel for arbejdet med udsatte boligområder, der tager afsæt i fem grundlæggende principper:

- At ingen københavnske boligområder er udpeget på statens ghettoliste eller listen over udsatte boligområder i 2030
- At København ikke får færre almene boliger som følge af parallelsamfundslovgivningen
- At daginstitutioner fastholdes i alle udsatte boligområder
- At fysisk udvikling af alle udsatte boligområder sikres med fx flere funktioner og offentlige investeringer, privat fortætning og almene ungdoms- og ældreboliger
- At der fortsat sikres adgang til små, billige boliger til boligsocial anvisning for byens mest udsatte

Københavnermodellen sætter retningen for arbejdet med udsatte boligområder på tværs af kommunens forvaltninger.

## Initiativer

Med Overførselssagen 2018-2019 og vedtagelsen af Almenboligaftalen, Udlejningsaftalen og udviklingsplanerne for Tingbjerg/Utterslevhuse og Mjølnerparken (BR den 20. juni 2019) er indsatsen i de udsatte boligområder sat godt i gang. De initiativerne, som forvaltningerne anbefaler skal indgå i forhandlingerne om Budget 2020, fortsætter dette arbejde.

De foreslåede initiativer er alle direkte knyttet til opfyldelsen af principperne i københavnermodellen for arbejdet med udsatte boligområder. Tilsammen understøtter initiativerne det arbejde, der skal sikre en langsigtet og varig forandring af boligområderne, så de bliver socialt bæredygtige boligområder.

I Tingbjerg foreslås et initiativ, der skal bidrage til at håndtere nye lovkrav på dagtilbudsområdet og sikre, at Tingbjerg er et attraktivt boligområde for børnefamilier. Et andet initiativ, der håndterer konsekvenser af nye lovkrav, er forslaget om at afsætte grundkapitalmidler til erstatningsboliger for det frasalgt af almene boliger, der vil ske i Mjølnerparken i udmøntningen af den lovbundne udviklingsplan for området. Midlerne muliggør, at et tilsvarende antal almene boliger kan opføres et andet sted i byen.

Tal fra Økonomiforvaltningen viser, at 20 pct. af de 18-64årige beboere i de syv udsatte boligområder er ledige, der er langt fra arbejdsmarkedet, ikke har en uddannelse over grundskoleniveau og samtidig har et lavt indtægtsniveau. I det øvrige København er det kun 5 pct., der står i samme situation. Derfor foreslås to beskæftigelsesindsatser, der afsætter ekstra ressourcer i kernerdriften til en mere håndholdt og virksomhedsrettet indsats for beboerne i de udsatte boligområder med lavere sagsstammer og et større samarbejde på tværs af forvaltninger. Den ene af indsatserne er målrettet ægtefælleforsørgede, da kvinder over 30 år er overrepræsenterede i den ovenfor nævnte gruppe.

Fire ud af syv udsatte boligområder er udpeget på baggrund af en for høj andel beboere, der er dømt inden for de sidste to år for overtrædelse af straffeloven, våbenloven og lov om euforiserende stoffer. Tal fra Økonomiforvaltningen viser, at 7 pct. af de 15-25årige, der bor i udsatte boligområder, er dømt inden for de sidste to år. Det er mere end dobbelt så mange som i resten af København, hvor 3 pct. af de 15-25årige er dømte. Derfor foreslås et initiativ rettet mod kriminelle og kriminalitetstruede unge, der skal bryde løbebanen til kriminalitet.

Herudover foreslås to initiativer, der rettes mod den brede gruppe af beboere i udsatte boligområder. Initiativerne skal understøtte områdernes sociale sammenhængskraft og er civilsamfundsopbyggende gennem at styrke børn, unge og forældres foreningsdeltagelse og sundhed.

Fire initiativer foreslås, der skal bidrage til den fysiske udvikling af fire af de udsatte boligområder. I Gadelandet/Husumgård kan en investering i vejen Gadelandet bidrage til områdets trafikikkerhed og muliggøre infrastrukturpuljemidler fra Landsbyggefonden til udvikling af det udsatte boligområde. I Bispeparken og Aldersrogade (Sigynsgade) kan en prioritering af anlægsmåltal muliggøre opstarten af forarbejdet til en områdefornyelse for hver af de to områder. Herudover foreslås to afgørende elementer i realiseringen af

udviklingsplanen for Tingbjerg igangsat. Dels udarbejdelsen af det faglige grundlag for udarbejdelsen af en anlægslov, der skal muliggøre en vejforbindelse mellem Bystævneparken og Tingbjerg. Dels realiseringen af det samlede udviklingsprojekt for Bystævneparken som et bidrag til Tingbjergs udviklingsplan.

**Tabel 1 – Initiativerne og deres kobling til københavnmodellen**

Københavnnermodellen	Budgetnotat	Udfordring, som adresseres	Boligområde
Ingen ghettoer i 2030	BI39 Supplement til Flere skal med 2 (Særligt fokus på områder på statens ghettoliste) <sup>1</sup>	Beskæftigelse	Alle syv
	BI13 Genoptagelse af Projekt Perspektiv	Beskæftigelse	Mjølnerparken og de øvrige boligområder
	SO73 Tidlig brug af individuelle forløb til kriminelle og kriminalitetstruede unge i ghettoområder	Kriminalitet/ utryghed	Alle syv
	KF12 Flere sociale partnerskaber	Civilsamfund	De udsatte bolig- og byområder
	SU6 Aktive børn i forening	Civilsamfund Sundhed	Lundtoftegade, Aldersrogade, Bispeparken, Hørgården, og Gadelandet/Husumgård
Ikke færre almene boliger	TM103 Grundkapitalmidler til erstatningsboliger for frasalg i Mjølnerparken	Boliger til København Eksekvering af udviklingsplan	Resten af byen
Daginstitutioner fastholdes	BU20 Kvalitetsløft af dagtilbuddene i Tingbjerg	Børn- og unge	Tingbjerg
Udvikling af alle udsatte boligområder	TM104 Bispeparken og Aldersrogade - Anlægsmåltal til kvarterplaner for to områdefornyelser	Attraktivitet	Bispeparken og Aldersrogade
	TM3a Gadelandet - forbedring af et udsat område med cykelstier	Tryghed Infrastruktur	Gadelandet/ Husumgård
	ØK35, ØK35a og ØK35b Udvikling af Bystævneparken (arealudvikling og omlokalisering af Botilbuddet Rønnebo)	Boliger til København Eksekvering af udviklingsplan	Tingbjerg
	ØK26 Anlægslov Tingbjerg (Lovforberedende undersøgelser i fbm. affredning af areal til forbindelse ved Bystævnet samt arealer til boligbyggeri)	Boliger til København Eksekvering af udviklingsplan	Tingbjerg
Adgang til boliger til social anvisning	<i>Ingen forslag - håndteret i overførselssagen</i>		

<sup>1</sup> Initiativet ”Supplement til Flere skal med 2: Særligt fokus på udsatte i kontanthjælpssystemet bosat i områder på statens ghettoliste” er en ekstra option i forhold til bevilling til ”BI8 Flere skal med 2” og indgår kun i pakken af initiativer, såfremt ”BI8 Flere skal med 2” finansieres i Budget 2020.

Initiativerne er fortsat en del af den indledende fase af arbejdet med de udsatte boligområder, der forventeligt også vil blive adresseret i kommende budgetforhandlinger.

### Økonomi

Nedenfor er oplistet et samlet overblik over økonomien i de ti foreslåede initiativer. Budgetnotater for de enkelte initiativer er oplistet i de efterfølgende sider.

**Table 2 – Samlet økonomioverblik**

(mio.kr. - 2020 p/l)	2020			2021		2022		2023	I alt
	Service	Anlæg	Finans	Service	Anlæg	Service	Anlæg	Alle	
<b>Ingen ghettos i 2030</b>									
BI39 Supplement til Flere skal med 2 (Særligt fokus på områder på statens ghettoliste)	1,8			1,8					3,6
BI13 Genoptagelse af Projekt Perspektiv	4,2			4,2		4,2		4,2	16,8
SO73 Tidlig brug af individuelle forløb til kriminelle og kriminalitetstruede unge i ghettoområder	3,4			3,3		3,3		3,3	13,2
KF12 Flere sociale partnerskaber	1,5			1,5		1,5		1,5	6,0
SU6 Aktive børn i forening	1,2			1,2		1,3		1,3	4,9
<b>Ikke færre almene boliger</b>									
TM103 Grundkapitalmidler til erstatningsboliger for frasalgt i Mjølnerparken			52,0			0,1		0,2	52,2
<b>Daginstitutioner fastholdes</b>									
BU20 Kvalitetsløft af dagtilbuddene i Tingbjerg	3,7	5,8		3,1		3,1		3,1	18,7
<b>Udvikling af alle udsatte boligområder</b>									
TM104 Bispeparken og Aldersrogade – Alene anlægsmåltal til kvarterplaner for to områdefornyelser		(1,0)			(1,8)				0
TM3a Gadelandet - forbedring af et udsat område med cykelstier		1,7			7,0	0,1	16,8	0,6	26,2
ØK26 Anlægslov Tingbjerg		1,5			1,5				3,0
<b>I alt – finansiering</b>	<b>15,8</b>	<b>9,0</b>	<b>52,0</b>	<b>15,1</b>	<b>8,5</b>	<b>13,5</b>	<b>16,8</b>	<b>14,0</b>	<b>144,7</b>
<b>I alt – anlægsmåltal</b>		<b>10,0</b>			<b>10,3</b>		<b>16,8</b>	<b>0,2</b>	<b>37,1</b>
<b>I alt – servicemåltal</b>	<b>15,8</b>			<b>15,1</b>		<b>13,5</b>		<b>13,8</b>	<b>58,2</b>

Herudover indgår budgetnotaterne ØK35, ØK35a og ØK35b om udvikling af Bystævneparken, herunder arealudvikling og omlokalisering af Botilbuddet Rønnebo med følgende økonomi:

**Table 3 – Arealudvikling af Bystævneparken (ØK35a)**

Mio. kr. – 2020 p/l	2020	2021	2022	2023	I alt
Anlægsmåltal	2,5	2,5	8,0	19,3	32,3
Finansiering i Budget 2020 (netto indtægter)					-53,4

**Tabel 4 – Hovedscenarie: Flytning af Rønnebo i 2023 (ØK35b)**

Mio. kr. – 2020 p/l	2020	2021	2022	2023	I alt
Anlægsåtgælder	10,0	55,0	60,4	48,0	173,3
Finansiering					170,3

**Tabel 5 – Alternativt scenarie: Flytning af Rønnebo udskydes i to år til 2025 (ØK35b)**

Mio. kr. – 2020 p/l	2020	2021	2022	2023	I alt
Anlægsåtgælder	0	0	10,0	55,0	65,0
Finansiering					173,6

### Videre proces

Initiativerne, som dette rammenotat omfatter, er afgørende skridt for at sikre et løft af de udsatte boligområder ud af statens lister og sikre en positiv udvikling i boligområderne. Det vil dog kræve en vedvarende indsats at sikre, at København bliver en by uden boligområder på statens liste over udsatte boligområder. De første initiativer, som kræver et politisk fokus, men som ikke er modne til afsættelse af finansiering endnu, oplistes nedenfor med forslag til hensigtsserklæringer.

### Forslag til aftaletekst

#### *Ingen ghettoer i 2030*

De udsatte boligområder er kendetegnet ved en flerhed af sociale og fysiske problematikker. En stor andel af beboerne er udenfor arbejdsmarkedet, har lav indkomst og kort eller ingen uddannelse, ligesom en stor andel har ikke-vestlig baggrund. Forskning viser, at der netop blandt denne gruppe borgere er mange, der lider af kroniske sygdomme og er plaget af psykisk og fysisk mistrivsel. Forhold, der kan fungere som barrierer for at beboerne kommer i job eller uddannelse.

I forbindelse med Budget 2020 foreslås følgende hensigtsserklæring:

*”Derfor er der enighed mellem parterne om, at indsatser for at løfte sundheden blandt beboerne i de udsatte boligområder i samarbejde med boligselskaber og øvrige interessenter skal indgå i forhandlingerne om Overførselssagen 2019-2020. Det må ikke være dårligt helbred og mistrivsel, der spænder ben for, at man kan tage aktivt del i samfundet. Det betyder, at vi skal sikre målrettet støtte til dem, som allerede er ramt af sygdom, og at vi i fællesskab skal skabe de bedste forudsætninger for at leve sundt og godt i de udsatte områder, og for at borgere uden for arbejdsmarkedet kan komme i job eller uddannelse. Derfor er parterne enige om, at Sundheds- og Omsorgsforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen og evt. øvrige relevante forvaltninger skal udvikle forslag til sådanne indsatser.”*

#### *Daginstitutioner fastholdes*

Børne- og Ungdomsforvaltningen har ansøgt Børne- og Socialministeriet om dispensation fra lovkravet om maksimalt 30 pct. nyoptag af børn fra udsatte boligområder i fire eksisterende daginstitutioner i Tingbjerg og en kommende. Det vurderes vanskeligt at øge andelen af nyindskrevne børn fra ikke udsatte boligområder i Tingbjerg – ikke mindst pga. boligområdet størrelse og isolerede beliggenhed. I dag er der mellem 86-96 pct. børn fra udsatte boligområder i

institutionerne. Hvis kommunen ikke får dispensation til de fem institutioner i Tingbjerg, vil det have store konsekvenser for muligheden for at benytte dagtilbudskapaciteten i Tingbjerg, hvilket både vil påvirke Tingbjergs børnefamilier og børnefamilier fra det resterende København. Opretholdelsen af serviceniveauet om pasning indenfor 4 km vil komme under pres, og det kan blive nødvendigt at søge dispensation fra reglen om, at der skal gives to tilbud om institutionsplads til børn udenfor Tingbjerg, hvis den ene plads er beliggende i Tingbjerg. Der forventes svar på dispensationsansøgningen i efteråret 2019.

I forbindelse med Budget 2020 foreslås følgende hensigtserklæring:

*”Parterne er enige om, at daginstitutioner skal fastholdes i alle udsatte boligområder. Hvis ansøgningen om dispensation fra 30 pct.-loftet for nyindskrivninger i daginstitutioner afvises eller kun delvist imødekommes, skal der derfor i Overførselssagen 2019-2020 afsættes midler til at sikre, at der fortsat kan opretholdes daginstitutioner i Tingbjerg, når det nye lovgivningsmæssige krav om, at der maksimalt må nyindskrives 30 pct. børn fra udsatte boligområder i en daginstitution, træder i kraft pr. 1. januar 2020. Opnås der ikke eller kun delvis dispensation, vil der blive behov for erstatningskapacitet uden for Tingbjerg til Tingbjerg-børnene, og der vil blive behov for flere personaleressourcer i institutioner, der skal tage imod børnene fra Tingbjerg. Ligeledes vil eksisterende institutioner i Tingbjerg skulle omlægges til fx udflyttersteder for daginstitutioner fra andre dele af byen.”*

#### *Udvikling af udsatte boligområder*

Mjølnerparken står over for en gennemgribende udvikling med gennemførelsen af den fysiske helhedsplan og udviklingsplanen. I forbindelse med eksekveringen af planerne arbejder forvaltningerne sammen med boligorganisationen Bo-Vita på at afsøge mulighederne for at etablere en almen lægepraksis i Mjølnerparken. En lægepraksis vil give beboerne i Mjølnerparken en nemmere adgang til alment praktiserende læger og samtidig tilføje en offentlig funktion i boligområdet, der vil tiltrække beboere fra det omkringliggende byområde til Mjølnerparken. Herudover vil det bidrage til at løse Københavns Kommune udfordringer med lægedækning, hvor der i 2023 vil mangle 72 nye praktiserende læger som følge af befolkningstilvækst og pension blandt læger.

I forbindelse med Budget 2020 foreslås følgende hensigtserklæring:

*”For at sikre bedre lægedækning – blandt andet i de udsatte boligområder – og flere offentlige funktioner i Mjølnerparken er parterne enige om, at Sundheds- og Omsorgsforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen og boligorganisationen Bo-Vita skal arbejde for, at der etableres en klinik for alment praktiserende læger i Mjølnerparken/Hothers Plads. Såfremt der viser sig behov for kommunal medfinansiering til at etablere klinikken, er der enighed mellem parterne om, at dette henvises til kommende budgetforhandlinger.”*

I lighed med Mjølnerparken står Tingbjerg overfor en omfattende udvikling i regi af byudviklingsstrategien og udviklingsplanen for området. Der er et stort lokalt ønske om at få etableret en bemandet legeplads i Tingbjerg, hvilket vil kunne bidrage til områdets attraktivitet og visionerne om at sikre et godt børneliv i Tingbjerg. Der er dog en række forhold i Tingbjergs fysiske udvikling, der endnu ikke er faldet på plads, herunder lokalplanlægningen.

I forbindelse med Budget 2020 foreslås følgende hensigtserklæring:

*”Parterne er enige om, at Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen skal arbejde videre med at kvalificere et forslag om etablering af en bemandet legeplads i Tingbjerg frem mod kommende budgetforhandlinger, og at muligheden for en bemandet legeplads skal indarbejdes i arbejdet med lokalplaner for området. Herudover skal muligheden for samspil organisatorisk eller geografisk med Bondegården afsøges.”*

#### *Øvrige forslag*

Som en del af lovgivningen om parallelsamfund skal Københavns Kommune som noget nyt fastsætte kriterier for privat udlejning af ejendomme i udsatte boligområder. Kommunen får ret og pligt til at føre tilsyn med udlejningen.

I forbindelse med Budget 2020 foreslås følgende hensigtserklæring:

*”Parterne er enige om, at Teknik- og Miljøforvaltningen frem mod Overførselssagen 2019-2020, på baggrund af Borgerrepræsentationens beslutning om kriterier for privat udlejning i udsatte boligområder, skal udarbejde et budgetnotat med vurdering af behovet for finansiering til tilsyn og administration ved privat udlejning i udsatte boligområder med henblik på, at finansieringen kan indgå i forhandlingerne om Overførselssagen 2019-2020.”*

## ØK26 Undersøgelse til lovforberedende arbejde for forbindelse og boligbyggeri i Tingbjerg

### Baggrund

I udviklingsplanen for Tingbjerg/Utterslevhuse (vedtaget af BR den 20. juni 2019) er det besluttet, at der skal bygges flere private boliger, og at området skal integreres med den omkringliggende by via en vejforbindelse til Bystævneparken. Transport- og Boligministeriet har godkendt, at Bystævneparken indgår i området dækket af udviklingsplanen. Ministeriet stiller som betingelse herfor, at der etableres en vejforbindelse gennem Vestvolden mellem Tingbjerg og Bystævneparken. På grund af en nuværende fredning af voldterrænet kræver dette en anlægslov.

Transport- og Boligministeriet er indstillet på at udarbejde lovforberedende undersøgelser og fremsætte et forslag om anlægslov for forbindelsen til Folketinget, men forudsætter, at Københavns Kommune tilvejebringer planlægningsmidler til forundersøgelse inklusive miljøkonsekvensundersøgelse (VVM).

Anlægsloven skal muliggøre en vejforbindelse med mulighed for letbane/BRT på tværs af Vestvolden i overensstemmelse med den vedtagne udviklingsplan. Københavns Kommune igangsætter parallelt hermed en dialog med Slots- og Kulturstyrelsen og Fredningsnævnet om justering af fredningsbestemmelserne med henblik på opførelse af ca. 300 boliger langs bl.a. Vestvolden. Såfremt dette ikke kan imødekommes via dialog mellem Økonomiforvaltningen og de respektive fredningsmyndigheder vil det ligeledes kræve en anlægslov, hvis der skal opføres boliger på de fredede arealer.



*Kortet er udarbejdet med henblik på at formidle den tungere lovgivning, hvorfor forhold som bl.a. skovbyggelinjer ikke er medtaget. Disse forhold skal dog indgå i den videre dialog med staten.*



Det bemærkes, at dette budgetnotat har en kobling til budgetnotatet ØK30 *Udredning af en letbane og BRT mellem Nørrebro Station og Gladsaxe Trafikplads via Tingbjerg*. Undersøgelse til lovforberedende arbejde for forbindelse i Tingbjerg kan dog realiseres som en selvstændig løsning uden letbane/BRT.

Sagen skal udføres i et samarbejde mellem Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen.

### Indhold

På baggrund af ændringerne af Almenboligloven i forbindelse med aftalerne om parallelsamfund i 2018 fremgår det, at udviklingsplanerne for ghettoområderne skal være realiseret inden år 2030. For at realisere planen inden for denne tidsramme skal der i de kommende år være udarbejdet lokalplaner, der muliggør nybyggeriet af ca. 1500 private boliger i Tingbjerg.

Arbejdet med lokalplanerne er igangsat og er afhængig af justering af fredninger og etablering af forbindelsen mellem Bystævneparken og Tingbjerg/Utterslevhuse.

### *Behov for lovforberedende undersøgelser*

Udgiften til en planlægningsbevilling til lovforberedende undersøgelser for en anlægslov om ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Bystævneparken tilvejebringes af Københavns Kommune og overdrages til staten, vurderes til 3 mio. kr.

### *Tidsplan for anlægslov med VVM*

Undersøgelsen forventes at kunne gennemføres på cirka 1 år inklusive 6 mdr. til statslig udarbejdelse af anlægslovsforslag, jf. tabel 1.

**Tabel 1 – Den forventede tidsplan for undersøgelsen med anlægslov**

<b>Varetages af KK</b>	
Primo år 1	Udarbejdelse af kommissorium for projektet
Primo år 1	Igangsættelse af VVM-undersøgelse og udbud af rådgiverydelse
Primo år 1	Eventuelt indledende borgermøde
<b>Varetages af staten</b>	
Medio år 1	Indstilling, høringsnotat for høring af berørte myndigheder, lovforberedende arbejde
Ultimo år 1	Fremsættelse af anlægslov
Ultimo år 1	Vedtagelse af anlægslov

### Økonomi

De samlede omkostninger til lovforberedende undersøgelser vurderes at udgøre ca. 3 mio. kr. Ubrugte midler går tilbage til kassen. Vurderingen af en planlægningsbevilling på 3 mio. kr. til lovforberedende undersøgelser bygger på en vurdering fra Vejdirektoratet for lignende undersøgelser for forbindelse på tværs af Vestvolden.

**Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Lovforberedende undersøgelser for anlægslov	Service	1.500	1.500	0	0	<b>3.000</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.500</b>	<b>1.500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.000</b>

### Risikovurdering og proces

Der vurderes ikke at være nogen risiko forbundet med de lovforberedende undersøgelser, som vil kunne igangsættes i statslig regi uden yderligere udvalgsbehandling.

Staten er indstillet på at anlægge vejforbindelsen efter vedtaget anlægslov, men forudsætter, at Københavns Kommune tilvejebringer anlægsmidler til anlæg af vejforbindelsen i de kommende års budgetforhandlinger. Staten forventer derfor, at budgetpartierne er indforstået med, at der skal træffes beslutning om anlægsmidler ved kommende budgetforhandlinger.

Hvis anlægsloven ikke fremsættes og vedtages, vurderes det ikke muligt at få etableret en vejforbindelse. Dialog med Slots- og Kulturstyrelsen har ikke givet mulighed for at etablere anlægget inden for gældende lovgivning. Fredningsnævnet vurderes ikke at have mulighed for at dispensere fra fredningsbestemmelserne i området i det fornødne omfang.

Hvis forbindelsen til Bystævneparken og byggeriet af 300 boliger ikke realiseres vil konsekvensen være krav om via ommærkning, ombygning, frasalg og/eller nedrivning af ca. 540 almene familieboliger i Tingbjerg.

### Videre proces

Anlæg af kommende vejforbindelse varetages af staten og udgiften afholdes af Københavns Kommune, da der er tale om en kommunalvej uden øvrige statslige interesser. Efter anlæg af vejen overdrager staten vejen til Københavns Kommune.

En tidligere foranalyse for screening af muligheden for en kombineret vej- og broforbindelse udarbejdet af MOE i 2016 viste et anlægsoverslag på ca. 35,2 mio. kr. (2016-priser). Der tages forbehold for dette anlægsoverslag, da en række forhold som undersøgelse af jordbundsforhold skal undersøges før en endelig anlægssum kan gives. De almene boligorganisationer, fsb og SAB, har sammen med Landsbyggefonden tidligere tilkendegivet en medfinansiering til anlæg af en forbindelse fra Bystævneparken til Tingbjerg.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 3 – Udgifter til service, overførsler eller finansposter:**

<i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift	2020	2021	2022	2023	I alt
Lovforberedende undersøgelser for anlægslov	ØU	Økonomisk forvaltning, service	U	1.500	1.500	0	0	3.000
<b>Udgifter i alt</b>				<b>1.500</b>	<b>1.500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.000</b>

### Bydel og adresse

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

### Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	x	



## ØK35a Arealudvikling af Bystævneparken

Nærværende budgetnotat skal ses i sammenhæng med coveret ”ØK35 Cover – Udvikling af Bystævneparken”

### Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog i 2015 at igangsætte en byudviklingsstrategi for det udsatte byområde Tingbjerg-Husum. Formålet var blandt andet at omdanne det kommunale område Bystævneparken til nyt boligområde, at finde plads til ny skolekapacitet og daginstitutionsgrupper som følge af befolkningsudviklingen samt modernisering af utidssvarende plejeboliger i området.

Det blev i Budget 2018 besluttet at igangsætte en samlet løsning for udvikling af Bystævneparken. Løsningen indebar flytning af Botilbuddet Rønnebo til Ryparken 81, der i Budget 2018 blev frikøbt. På den baggrund er der udarbejdet forslag til helhedsplan, der har været i høring i april og maj 2019. Nærværende budgetnotat har indarbejdet ændringer som følge af høring, beslutning i Overførselssag 2018-2019 samt fornyede prognoser for kommunale behov.

I Overførselssagen 2018-2019 blev der taget beslutning om at fastholde Center for Specialundervisning for Voksne (CSV) i Bystævneparken. Beslutning om finansiering af omlokalisering af Botilbuddet Rønnebo samt den samlede finansiering af arealudviklingen af Bystævneparken blev henvist til Budget 2020

Beslutning om fastholdelse af CSV i Bystævneparken forudsætter ændring af den overordnede vejføring i området og dermed udformningen af arealet til en fremtidig skole. Dette påvirker den mulige bebyggelsesprocent. Samtidig fastholdes de eksisterende ungdomsboliger i bebyggelsen (Granbo), hvor CSV også er placeret. Budgetnotatet indeholder derfor også en tilvalgs mulighed, der muliggør den forudsatte vejløsning og udformning af byggefeltet. Denne forudsætter nedrivning af en mindre del af CSV. Funktionerne i denne del forudsættes genetableret andetsteds i forbindelse med bygningen.

Kommende boliger i Bystævneparken er en central del af udviklingsplanen for Tingbjerg/Utterslevhuse. Boligerne bidrager til at nedbringe andelen af almene familieboliger i Tingbjerg/Utterslevhuse til 40 pct., som forudsat i strategien ”Ét Danmark uden parallelsamfund”.

### Beslutning

- *At arealudviklingen af Bystævneparken igangsættes og at der afsættes 87,8 mio. kr. på anlægsrammen til arbejdet. Heraf 32,3 i anlægsmåltal i perioden 2020-2023.*  
Arealudvikling af Bystævneparken alene forventes at give et overskud på 53,3 mio. ved færdiggørelse i 2028.

**Tabel 1 – Arealudvikling af Bystævneparken**

1.000 kr. – 2020 p/l	2020	2021	2022	2023	I alt
Anlægsmåltal	2.500	2.500	8.000	19.280	<b>32.280</b>
Finansiering i Budget 2020 (netto indtægter)					<b>-53.347</b>

Tabel 1 viser det samlede finansieringsbehov og behovet for anlægsmåltal i 2020-2023. Arealudvikling af Bystævneparken forudsætter, at der også tages beslutning om at afsætte anlægsmidler i 2024-2026, som det fremgår af tabel 3.

## Indhold

Budgetnotatet omfatter hovedscenariet og to tilvalgsmuligheder. I tillæg hertil præsenteres et alternativt scenarie i budgetnotatet *ØK35b Omlokalisering af Botilbuddet Rønnebo* fra Bystævneparken. Bebyggelsesprocenten bliver mellem 103 pct. og 106 pct. afhængigt af, om tilvalgsmuligheder vælges.

Det bemærkes, at økonomien for delprojektet *Arealudvikling af Bystævneparken* skal ses i sammenhæng med omlokaliseringen af Botilbuddet Rønnebo – se covernotat for den samlede businesscase for hele udviklingsprojektet.



*Til venstre:  
Afgrænsning af det  
eksisterende  
Bystævneparken i  
Tingbjerg.*

*Til højre: Visualisering  
af fremtidens  
Bystævneparken.*

Forslaget indebærer, at Bystævneparken omdannes fra institutionsby til nyt attraktivt boligområde. Området åbnes mod og kobles til de omkringliggende områder. Eksisterende træer og naturkvaliteter bevares i videst muligt omfang og nye træer plantes.

Nybyggeriet omfatter 11 daginstitutioner, 2 nye skolespor med madskole og idrætshal samt 250 plejeboliger. Plejeboligerne skal danne ramme om et tidssvarende ældreliv med god adgang til udeområder.

Boligerne udvikles med forskellige boligformer med mulighed for genanvendelse af dele af plejeboligtårne til nye boliger. Muligheden for genanvendelse skal afklares nærmere i det videre arbejde.

Udvikling af Bystævneparken med ca. 550 nye boliger er samtidig en del af løsningen på at få løftet Tingbjerg ud af kategorien som "hård ghetto". Dertil muliggør forslaget to nye skolespor og en samtænkning af kommunale funktioner, der skaber rammerne for et rigt hverdagsliv. Helhedsplanen understøtter dertil modernisering af utidssvarende kommunale institutioner.

I forbindelse med den videre udvikling, lokalplanlægning og udbud skal muligheden for udvikling med bofællesskaber undersøges, ligesom den endelige trafikale løsning skal kvalificeres af en trafikal undersøgelse af udviklingens påvirkning af interne og omkringliggende veje.

Udvikling af Bystævneparken tager afsæt i, at en del af de eksisterende funktioner omlokiseres eller nybygges. Af de eksisterende 410 plejeboliger i Bystævneparken nybygges 125 af plejeboligerne som almene ved Ruten i Tingbjerg. Dertil er udgangspunktet for udviklingen af Bystævneparken, at Botilbuddet Rønnebo omlokiseres til Ryparken 75-81.

Det forventes at udvikling af Bystævneparken vil ske i flere faser og ske i takt med nybyggeri af plejeboliger ved Ruten og omlokalisering af Botilbuddet Rønnebo.

I budgetnotat *ØK35b Omlokalisering af Botilbuddet Rønnebo* er indarbejdet et alternativt scenarie, hvor flytningen udskydes med to år af hensyn til at kunne prioritere, hvornår der skal være træk på anlægsrammen. Dette vil kunne håndteres i etapeplanlægningen for boligudbygningen. Således vil udviklingen af byggefeltet med Rønnebo blive medtaget i etappen for udvikling af et nærliggende boligbyggefelt.

#### *Tilretninger af helhedsplan*

Helhedsplanen har været i offentlig høring i perioden 8. april til 20. maj og i udvalgshøring i perioden 8. april til 24. maj. Dertil er der kommet nye prognoser for udviklingen i behov for skole- og daginstitutionskapacitet.

På baggrund af høringerne, fornyede behovsprognoser samt beslutning om fastholdelse af CSV i Bystævneparken tilrettes helhedsplanen - se bilag (Orienteringsnotat).

Følgende ændringer er indarbejdet i businesscasen og indstilles indarbejdet i helhedsplanen ved den endelige godkendelse i TMU, ØU og BR primo 2020:

- Ny udformning af byggefelt til skole, der giver mulighed for at føre den primære vej syd om CSV – den forudsatte udformning kan fastholdes ved en ombygning af CSV.
- Nedjustering af antallet af daginstitutionsgrupper fra 20 til 11. De elleve daginstitutionsgrupper indarbejdes i det midterste plejecenter.
- Omlokalisering af idrætshal til samlokalisering med det nordligste plejecenter.
- Reducering af højden på det nordligste byggefelt langs Bystævnet for at fastholde de eksisterende tårne som områdets højeste bygninger.

Udover de indarbejdede ændringer fremsættes følgende tilvalgsmuligheder som følge af udvalgshøringen.

#### *Tilvalg a)*

Det er muligt at gennemføre udviklingen af Bystævneparken med et vejforløb som fremlagt i forslag til helhedsplan for Bystævneparken. Det oprindelige vejforløb vil give en naturlig fartdæmpning på vejen samt give et større og mere optimalt byggefelt til en fremtidig skole.

Fastholdelse af vejforløbet forudsætter nedrivning af en mindre del af CSV, hvor der i dag er undervisningslokaler. Faciliteterne forudsættes genetableret andetsteds i tilknytning til de nuværende bygninger. Den nærmere økonomi vil skulle belyses i fald denne mulighed vælges, men skønmæssigt vil omkostningen til nedrivning og genopførelse være i størrelsesordenen 26 mio. kr.

Bebyggelsesprocenten vil være uændret på 106 pct. ved tilvalg a.

Eventuel anlægsbevilling til ombygning af CSV henvises til Overførselssagen 2019-2020.

#### *Tilvalg b)*

Helhedsplanen opererer med et parkeringshus, der skal forsyne dels en del af rækkehusene med parkering og dels plejecentrene. I udvalgshøringen gav Sundheds- og Omsorgsudvalget udtryk for, at et parkeringshus med åbne dæk er uacceptabelt, da det kan være til gene for sårbare beboere på demenscenteret. Som alternativ kan parkeringsbehovet løses ved at lade en del af parkeringshusets kapacitet blive en todelt parkeringskælder til rækkehuse og anlægge 65 yderligere pladser på terræn. Dertil giver det mulighed for etablering af yderligere rækkehuse, hvor parkeringshuset forudsættes opført.

Skønmæssigt vil omkostningen til en ny parkeringsløsning være 4 mio. kr.

Bebyggelsesprocenten vil blive reduceret fra 106 pct. til 103 pct. som følge af, at rækkehusene har et mindre etageareal end parkeringshuset.

#### *Videre realisering*

Udgifter til nedrivning og byggemodning vil blive løftet af både private og almene bygherrer samt kommunen. Den kommunale andel af nedrivnings- og byggemodningsarbejdet forventes at være af mindre karakter, da udgangspunktet for den videre realisering er, at fremtidige købere vil stå for den nødvendige nedrivning, byggemodning og udvikling af grunden mod en modregning i købesummen. Det skal i det videre arbejde afklares, hvordan området udvikles mest hensigtsmæssigt i forhold til salgbarhed samt kommunale interesser og behov.

#### *Vurderet effekt af nye parkeringsnormer*

I forslag til Kommuneplan 2019 er indeholdt nye parkeringsnormer. Vedtages disse vil udgifter til parkering kunne reduceres, da der i forslag til Kommuneplan 2019 arbejdes med færre parkeringspladser til både boliger i byudviklingsområder og til plejecentre.

Besparelsen vil primært betyde billigere plejecentre, da den største reduktion i parkeringsnormen forventes at blive for disse.

## Økonomi

Arealudvikling af Bystævneparken angår salg af byggeretter fratrukket p-løsning, nedrivning, byggemodning, ekstrafundering og rådgivning. Hertil kommer bidrag til Sundheds- og Omsorgsforvaltningens plan for modernisering af plejeboliger – Moderniseringsplan 2 – samt udgift til overtagelse af privat vej, Ærtebjergvej, til kommunal vej.

Der kan ske ændringer i planen i den videre proces, som kan betyde en mindre reduktion af byggemuligheden i området, og derfor have indflydelse på indtægtssiden af projektets businesscase. Hvis det i den videre planlægning vælges at åbne flere af de private fællesveje, kan det medføre udgifter til overtagelse af veje.

Der vil være varige udgifter på service til nedsættelse af indtægtskravet i Københavns Ejendomme og Indkøb i forbindelse med frasalg af ejendomme. Modsat spares der varigt udgifter til vedligehold.

**Table 2 – Arealudvikling af Bystævneparken**

Aktiviteter (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	I alt
<b>Anlæg</b>									
Rådgivning og projektering	Anlæg	2.500	2.500	2.000	2.000	1.000	0	0	<b>10.000</b>
Overtagelse af Ærtebjergvej	Anlæg	0	0	0	0	12.075	0	0	<b>12.075</b>
Genhusning af 3 x daginstitutioner	Anlæg	0	0	6.000	0	0	0	0	<b>6.000</b>
Genopførelse af 3 x daginstitutioner	Anlæg	0	0	0	17.280	0	0	0	<b>17.280</b>
Indtægter ved arealudvikling og salg af byggeretter	Anlæg	0	0	0	-16.229	-45.792	-61.089	-15.182	<b>-138.292</b>
Risikopulje	Anlæg	0	0	0	0	0	0	20.000	<b>20.000</b>
Bidrag til Moderniseringsplanen	Anlæg	0	0	0	0	22.400	0	0	<b>22.400</b>
Driftsudgifter til reservationsleje, dobbelthusleje, flytteudgifter, genhusning af daginstitution*	Service	257	344	694	494	-	-	-	<b>1.789</b>
Afsatte midler fra Budget 2018 til reservationsleje og lign.	Service	-1.533	-1.533	-1.533	0	0	0	0	<b>-4.599</b>
<b>Finansiering i alt</b>		<b>1.224</b>	<b>1.311</b>	<b>7.161</b>	<b>3.545</b>	<b>-10.317</b>	<b>-61.089</b>	<b>4.818</b>	<b>-53.347</b>

\* I 2024 er der driftsudgifter på 480 t. kr. og fra 2025 og frem er der 459 t. kr. i driftsudgifter, som primært går til nedsættelse af KEIDs indtægtskrav.

## Risikovurdering og proces

Udvikling af Bystævneparken er behæftet med usikkerhed på indtægtssiden, da byggeretter først forventes at blive solgt i perioden 2022-25. Der kan dertil ske ændringer i planen i den videre planproces, som kan betyde en mindre reduktion af byggemuligheden i området, og derfor have indflydelse på projektets businesscase. Hvis det i den videre planlægning vælges at åbne flere af de private fællesveje, kan det medføre øgede udgifter i form af overtagelse af vej.



Der er foretaget en række omfattende tekniske forundersøgelser for byggemodning, sanering og nedrivning samt jordforurening og som følge af dette, er der sat en risikomargin i størrelsesordenen 20-30 pct. af den estimerede entreprise. Dette er indeholdt i 'nettocashflow af arealudvikling'.

For at håndtere yderligere uforudsete udgifter er der afsat en risikopulje på i alt 20 mio. kr.

Opretholdelse af almindelig drift af CSV i anlægsperioden forudsætter, at brugere og ansatte ikke belastes af anlægsarbejder. Mange af brugerne er særdeles støjfølsomme, hvorfor der kan komme udgifter til at sikre tålelige forhold for CSV og eventuel en midlertidig genhusning.

I forhold til de samlede bruttoanlægsudgifter frem til 2026 kan der opstå et mindre behov for byggemodning af grunden – og deraf brug af anlægsmåltal - inden salg.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 3 – Økonomiske konsekvenser ved arealudvikling af Bystævneparken**

Aktiviteter (1.000 kr. – 2020 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	I alt
<b>Anlæg</b>											
Rådgivning og projektering	ØU	ØKF, Anlæg	U	2.500	2.500	2.000	2.000	1.000	0	0	<b>10.000</b>
Overtagelse af Ærtebjergvej	ØU	ØKF, Anlæg		0	0	0	0	12.075	0	0	<b>12.075</b>
Genhusning af 3 x daginstitutionsgrupper	BUU	Anlæg		0	0	6.000	0	0	0	0	<b>6.000</b>
Genopførelse af 3 x daginstitutionsgrupper	BUU	Anlæg	U	0	0	0	17.280	0	0	0	<b>17.280</b>
Indtægter ved arealudvikling og salg af byggeretter	ØU	ØKF, Anlæg	U	0	0	0	-16.229	-45.792	-61.089	-15.182	<b>-138.292</b>
Risikopulje	ØU	ØKF, Anlæg	U	0	0	0	0	0	0	20.000	<b>20.000</b>
Bidrag til Moderniseringsplanen	SOU	Administration	U	0	0	0	0	22.400	0	0	<b>22.400</b>
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>2.500</b>	<b>2.500</b>	<b>8.000</b>	<b>3.051</b>	<b>-10.317</b>	<b>-61.089</b>	<b>4.818</b>	<b>-50.537</b>
<b>Service</b>											
Dobbelt husleje i lejemål, der fraflyttes	BUU	Administration	U	0	83	0	0	83	0	0	<b>392</b>
Dobbelt husleje i lejemål, der fraflyttes	SOU	Administration		0	226	0	0	0	0	0	<b>226</b>
Nedsættelse af indtægtskrav i KEID	ØU	KEID, Service	U	373	499	1.032	1.241	1.470	1.531	1.531	<b>6.147</b>
Mindreudgifter i KEID til udvendigt vedligehold	ØU	KEID, GB Vedligehold	U	-116	-155	-424	-748	-1.072	-1.072	-1.072	<b>-3.587</b>
Afsatte midler fra Budget 2018 til reservationsleje og lign.	ØU	Fælles Rammepulje	U	-1.533	-1.533	-1.533	0	0	0	0	<b>-4.599</b>
<b>Serviceudgifter i alt</b>				<b>-1.276</b>	<b>-880</b>	<b>-925</b>	<b>493</b>	<b>481</b>	<b>459</b>	<b>459</b>	<b>-1.421</b>

Note: Fra 2027 og frem er der varige udgifter på 459 t. kr. til nedskrivning af KEIDs indtægtskrav.

### Bydel og adresse

Bydækkende: <input type="checkbox"/>											
Bispebjerg	<input type="checkbox"/>	Indre by	<input type="checkbox"/>	Vesterbro/Kgs. Enghave	<input type="checkbox"/>	Valby	<input type="checkbox"/>	Amager Øst	<input type="checkbox"/>	Udenbys	<input type="checkbox"/>
Nørrebro	<input type="checkbox"/>	Østerbro	<input type="checkbox"/>	Brønshøj/Husum	<input checked="" type="checkbox"/>	Vanløse	<input type="checkbox"/>	Amager Vest	<input type="checkbox"/>		
Adresse og matrikelnummer		Bystævneparken 2700 København									

### Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	x	
IT-projekt (KIT)		x

### Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2018	2019
Budgetaftale 2018	65.800	
Overførselssagen 2018-19	0	2.500
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>65.800</b>	<b>2.500</b>

## TM103 Grundkapitalmidler til erstatningsboliger for frasalg i Mjølnerparken



### Baggrund

Med dette budgetnotat søges der om 51,9 mio. kr. til grundkapital til at opføre kompenserende byggeri for de boliger, der grundet udviklingsplanen for Mjølnerparken, skal frasælges.

### Indhold

Borgmestrene i Københavns Kommune er blevet enige om en *Københavnmodel* for arbejdet med den forrige regerings parallelsamfundsløvgivning. Et centralt element i arbejdet er et princip om, at der ikke må komme færre almene boliger på baggrund af udviklingsplanerne for de hårde ghettoer.

Ifølge et princippapir, som har været forelagt borgmesterforum i december 2018, skal der for hver almene bolig, der frasælges eller nedrives, derfor tilføres yderligere grundkapital til opførsel af 75 m<sup>2</sup> nye almene boliger.

Ifølge udviklingsplanen for Mjølnerparken skal i alt 256 almene boliger frasælges, og der er derfor behov for grundkapital til opførsel af 19.200 m<sup>2</sup> almene boliger som kompensation.

### Økonomi

Projektet har estimerede udgifter til finansposter på i alt 51,9 mio. kr. i 2020 svarende til ca. 180 nye almene familieboliger og ca. 53 nye almene ungdomsboliger. Fordelingen mellem ungdoms- og familieboliger svarer til fordelingen i den del af Mjølnerparken, der skal frasælges.

Projektet har estimerede driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2022, 0,2 mio. kr. i 2023 og 0,3 mio. kr. årligt i 2024 og frem. Budgetønsket dækker Københavns Kommunes udgifter til betaling af ungdomsboligbidrag, som er lovpligtigt, og grundskyldstilskud, jf. uddybning nedenfor. De almene ungdomsboliger forventes ibrugtaget løbende fra 2022.

**Table 1 – Overview of desired activities on all management areas**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	Kategorisering af anlægsønsker*	2020	2021	2022	2023	I alt
Nye almene familieboliger	Finansposter	-	45.503				45.503
Nye almene ungdomsboliger	Finansposter	-	6.418				6.418
Grundskyldstilskud	Service	-			64	129	193
Ungdomsboligbidrag	Service	-			27	53	80
<b>Udgifter i alt</b>			<b>51.921</b>		<b>91</b>	<b>182</b>	<b>52.194</b>

Grundkapitaludgiften er beregnet med udgangspunkt i en kommunal indskudsprocent på 10 %. Det følger af almenboliglovens § 118 a, at den kommunale indskudsprocent ændres til 14 % den 1. januar 2021. Da tidspunktet for ændringen af den kommunale indskudsprocent kontinuerligt er flyttet i de seneste år, regnes der imidlertid i dette budgetnotat med en kommunal indskudsprocent på 10 % også efter 2020. Hvis indskudsprocenten ændres, vil der skulle tages højde herfor i den kommunale finansiering.

Det forventes, at der ved udførelse af nybyggeri af almene boliger kan stilles krav om, at der beskæftiges praktikanter.

### Risikovurdering

For dette projekt gælder det, at det følger af almenboliglovens § 118 a, at indskudsprocenten for almene familieboliger afhænger af boligernes størrelse. For afdelinger, hvor familieboligerne i gennemsnit er under 90 kvadratmeter, nedsættes det kommunale indskud til 8 %, mens afdelinger hvor boligerne i gennemsnit er mellem 90 og 104 kvadratmeter vil have et indskud på 10 %. Indskuddet for afdelinger, hvor boligerne i gennemsnit er på 105 kvadratmeter og mere udgør 12 %, og indskuddet for almene ungdoms- og ældreboliger fastholdes på 10 %, som det er tilfældet i dag.

Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at de samlede kommunale grundkapitaludgifter forbundet med den differentierede grundkapitalindskudsmodel samlet set vil svare til udgiften forbundet med den nuværende indskudsprocent på 10 %, idet det antages, at byggeriet af familieboliger som udgangspunkt vil have et gennemsnit mellem 90 og 104 kvadratmeter.

### Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede udgifter til finansposter på i alt 51,9 mio. kr. i 2020 svarende til ca. 180 nye almene familieboliger og ca. 53 nye almene ungdomsboliger. Fordelingen mellem ungdoms- og familieboliger svarer til fordelingen i den del af Mjølnerparken, der skal frasælges.

Projektet har estimerede driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2022, 0,2 mio. kr. i 2023 og 0,3 mio. kr. årligt i 2024 og frem. Budgetønsket dækker Københavns Kommunes udgifter til betaling af ungdomsboligbidrag, som er lovpligtigt, og grundskyldstilskud, jf. uddybning nedenfor. De almene ungdomsboliger forventes ibrugtaget løbende fra 2022.

**Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Finansposter</i>						
- Nye almene familieboliger	2500	45.503				<b>45.503</b>
- Nye almene ungdomsboliger	2500	6.418				<b>6.418</b>
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>51.921</b>				<b>51.921</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift	1020			91	182	<b>273</b>
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>91</b>	<b>182</b>	<b>273</b>

*Afledte driftsudgifter*

Udgifterne til ydelse af grundskyldstilskud er estimeret til at udgøre ca. 3.600 kr. årligt pr. bolig (2020 p/l) på baggrund af de nuværende udbetalinger til grundskyldstilskud.

Udgifterne til ungdomsboligbidrag udgør i 2019 185 kr./m<sup>2</sup> med en forventet årlig stigning på 0,6 %, hvor Københavns Kommune betaler 20 % af ungdomsboligbidraget. Resten betales af staten. Nye ungdomsboliger vil være berettiget til at modtage det kommunalt bestemte grundskyldstilskud og det lovpligtige ungdomsboligbidrag. Begge tilskudstyper fungerer som et direkte huslejetilskud til almene ungdomsboliger for at holde huslejen i almene ungdomsboliger nede.

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Projektet forventes igangsat januar 2020 og ibrugtaget fra december 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2022

**Øvrige tekniske oplysninger**

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

**Bydel og adresse**

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

**Tidligere afsatte midler**

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.



## TM104 Bispeparken og Aldersrogade - Anlægsråttal til kvarterplaner for to nye områdefornyelser



### Baggrund

Med Overførselssagen 2018-2019 blev det besluttet at igangsætte to forandringsplaner for de almene boligområder Aldersrogade og Bispeparken, og at realiseringen heraf kan ske i regi af områdefornyelserne. Forandringsplanerne er et af Københavns Kommunes redskaber i arbejdet med parallelsamfundslovgivningen.

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 17. juni 2019 og Borgerrepræsentationen den 22. august 2019, at mulige kommende områdefornyelser skal understøtte initiativerne i forandringsplanerne, såfremt der afsættes anlægsråttal ved Budget 2020.

Der søges om anlægsråttal til at udarbejde kvarterplaner for to områdefornyelser, som inkluderer de almene boligområder Aldersrogade og Bispeparken. Formålet med kvarterplanerne er at understøtte realiseringen af forandringsplanerne ved at igangsætte en positiv udvikling i de udsatte byområder, som de to almene boligområder er en del af.

Slutteligt bidrager de to kvarterplaner til at understøtte implementeringen af *Politik for Udsatte Byområder*, som blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 22. juni 2017, ved at bidrage til visionen om, at København skal være en by uden udsatte byområder.

Udarbejdelsen af kvarterplanerne og realiseringen af de to områdefornyelser kan finansieres af midler fra byfornyelsesrammen, hvorfor der udelukkende søges om anlægsråttal og frigivelse af anlægsmidler.

### Indhold

#### *Kvarterplaner og områdefornyelser*

En områdefornyelse er en strategisk og helhedsorienteret indsats, som gennemføres over en femårig periode med henblik på at løfte et større, udsat byområde. Dette sker gennem en kombination af fysiske, sociale og kulturelle projekter, der alle er beskrevet i

kvarterplanen. Inden en områdefornyelse sættes i gang, udarbejdes en kvarterplan, som beskriver områdefornyelsens vision, mål, kommende projekter og økonomi. Kvarterplanen udarbejdes på baggrund af forandringsplanerne, der beskriver forandringsbehovene i det udsatte byområde (se nedenfor). Først når forandringsplanerne foreligger, udvikles de konkrete projekter i kvarterplanen. På denne måde sikres det, at projekterne kan løse områdets fysiske og sociale udfordringer. De konkrete projekter kan være modernisering af nedslidt boligmasse, modernisering eller udvikling af nye parker, legepladser, begrønning med mere, så området fremstår mere attraktivt for ressourcestærke beboere.

Kvarterplanerne er således en samlet investeringsplan, hvor de konkrete projekter og fysiske forandringer, der skal løfte et det udsatte byområde, beskrives. De fleste projekter i kvarterplanen er fuldt finansieret, mens enkelte store projekter efterfølgende vil søges finansieret via det kommunale budget eller fonde.

Kvarterplanerne er et vigtigt bidrag til at optimere den sociale og beskæftigelsesmæssige indsats på tværs af forvaltningerne i Københavns Kommune, så et samlet løft af det udsatte byområde sikres. Med kvarterplanen frigives midlerne til de konkrete projekter, hvorfor projekterne hurtigt kan igangsættes.

Kvarterplanen godkendes af Teknik- og Miljøudvalget og af Borgerrepræsentationen samtidig med frigivelsen af midler fra byfornyelsesrammen til projekternes realisering. Kvarterplanen udarbejdes og gennemføres i samarbejde med lokalområdet, herunder beboere, foreninger, erhvervsliv, institutioner og kommunens øvrige forvaltninger.

#### *Forandringsplaner*

Partierne bag Overførselssagen 2018-2019 (A, B, F, V, C, O, I) bevilgede 3,6 mio. kr. til udarbejdelse af forandringsplaner for de almene boligområder Aldersrogade og Bispeparken. En forandringsplan er et styringsdokument, der udpeger mulige fysiske og strukturelle forandringsbehov i et givent boligområde. Planen tager udgangspunkt i årsagerne til, at boligområdet er havnet på statens ghettoliste. Forandringsplanerne skal sætte retningen for den langsigtede strategiske udvikling af boligområderne, gennem løsninger der tager hånd om områdernes grundlæggende udfordringer. En forandringsplan udarbejdes i tæt samarbejde med de almene boligorganisationer og andre relevante parter.

#### *Kvarterplaner og Forandringsplaner løfter samlet*

Hvor forandringsplanerne har fokus på et fysisk løft af de konkrete almene boligområder, fokuserer kvarterplanerne på at løfte et større byområde både fysisk, socialt og kulturelt. Områdefornyelserne kan derfor med udgangspunkt i kvarterplanerne skabe en helhedsorienteret og sammenhængende udvikling af det udpegede boligområde i samspil med det omkringliggende udsatte byområde. Dette kan ske ved at skabe bedre eller nye fysiske forbindelser, attraktive byrum i tilknytning til det almene boligområde eller ved at sikre sammenhæng og koordinering mellem de lokale og kommunale indsatser i området. De midler, der afsættes til områdefornyelserne, kan således understøtte initiativerne i forandringsplanerne, så der kan ske en generel helhedsorienteret og varig udvikling af byområderne, som boligafdelingerne ligger i.

Udarbejdelsen af de to kvarterplaner sker i tæt samarbejde med forandringsplanerne for de to områder.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Kvarterplanerne bidrager til at understøtte implementeringen af *Politik for Udsatte Byområder*, som blev vedtaget af Borgerrepræsentationen 22. juni 2017, ved at bidrage til

visionen om, at København skal være en by uden udsatte byområder, og milepælen om, at de udsatte byområder skal være halvt så udsatte i 2025 som i 2017.

De to kvarterplaner understøtter ligeledes *Københavnmodellen*, som anviser de overordnede principper for udviklingen i udsatte boligområder. Københavnmodellen har bred tilslutning fra Borgmesterforum for Udsatte Boligområder, der består af kommunens syv borgmestre. Modellen udstikker de overordnede principper for Københavns Kommunes arbejde med parallelsamfundslovgivningen, herunder arbejdet med de udpegede ghettoområder. Kvarterplanerne skal særligt bidrage til realisering af *Københavnmodellens* mål om, at ingen københavnske boligområder figurerer på statens ghettoliste eller listen over udsatte boligområder i 2030 samt målet om at fysisk udvikling af alle boligområder sikres med eksempelvis flere funktioner og offentlige investeringer, privat fortætning og almene ungdoms- og ældreboliger.

### Økonomi

Udarbejdelsen af de to kvarterplaner har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,8 mio. kr. i perioden 2020-2021, som allerede er afsat i byfornyelsesrammen. Med budgetnotatet søges der udelukkende om anlægsmåltal. Der er ingen driftsudgifter forbundet med projektet.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	Kategorisering af anlægssønsker*	2020	2021	2022	2023	I alt
Kvarterplan for Områdefornyelse i og omkring Aldersrogade	Anlæg	7. Øvrig	500	900			1.400
Kvarterplan for Områdefornyelse i og omkring Bispeparken	Anlæg	7. Øvrig	500	900			1.400
<b>Anlægsmåltal i alt</b>	<b>Anlæg</b>	-	<b>1.000</b>	<b>1.800</b>			<b>2.800</b>
<b>Udgifter i alt (heraf bevilling)</b>	<b>Anlæg</b>	-	-	-			-

### *Koordinering og/eller synergi med genopretningsprojekter og andre projekter*

Udviklingen af de to kvarterplaner vil ske i tæt koordinering med forandringsplanerne og Københavns Kommunes øvrige indsatser i forhold til regeringens parallelsamfundslovgivning.

### Risikovurdering

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

### Bevillingstekniske oplysninger

Udarbejdelsen af de to kvarterplaner har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,8 mio. kr. i perioden 2020-2021, som allerede er afsat i byfornyelsesrammen. Med budgetnotatet søges der udelukkende om anlægsmåltal. Der er ingen driftsudgifter forbundet med projektet.



**Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Udvalg	Bevilling	(I/U)	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Kvarterplan for Områdefornyelse i og omkring Aldersrogade</i>									
- Udarbejdelse	TMU	2010	U	500	900		-1.400	0	1.400*
<i>Kvarterplan for Områdefornyelse i og omkring Bispeparken</i>									
- Udarbejdelse	TMU	2010	U	500	900		-1.400	0	1.400*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>1.000</b>	<b>1.800</b>		<b>-2.800</b>	<b>0</b>	<b>2.800*</b>

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Arbejdet med kvarterplanerne vil blive sat i gang primo 2020. Kvarterplanerne forventes forelagt til godkendelse i Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen i juni 2021 med henblik på opstart af områdefornyelserne i oktober 2021, under forudsætning af, at der afsættes anlægsmåltal hertil.

Tidsangivelse	Måned og år
Bevilling forventes givet	Oktober 2019
Projektet forventes igangsat	Marts 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2021

### Øvrige tekniske oplysninger

Borgerrepræsentationen har 22. august 2019 godkendt, at byfornyelsesmidler afsat til eventuelle nye områdefornyelser anvendes i og omkring Aldersrogade og Bispeparken, hvis der afsættes måltal ved Budget 2020. Der vil være behov for måltal til gennemførelse af de to områdefornyelser fra 2022 og frem.

Beløbene afsat til udarbejdelse af kvarterplaner er stjernemarkeret og kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling. Når der frigives anlægsmåltal, er det nødvendigt, at der frigives et tilsvarende beløb fra byfornyelsesrammen til udarbejdelse af kvarterplanerne.

### Bydel og adresse

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

## TM3a Gadelandet - forbedring af et udsat område med cykelstier



### Baggrund

Gadelandet/Husumgård er et af Københavns Kommunes syv områder på statens ghettoliste, der har brug for en ekstra indsats for at undgå at blive en hård ghetto og forhåbentlig helt komme af ghettolisten. Derudover er vejen Gadelandet udvalgt som højt prioriteret strækning til nye cykelstier i *Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025*. En forbedret infrastruktur blandt andet med øget tryghed er et af de greb, der kan løfte udsatte boligområder og gøre dem mindre udsatte og mere attraktive for resten af byen.

### Indhold

Gadelandet er en parallelgade til Frederikssundsvej i Husum, og den væsentligste adgangsvej til et større område med især boliger. I gaden er der bilparkering i begge sider og mod nord er der vinkelret parkering. Der er problemer med høj hastighed hos bilister samt dårlige oversigtsforhold, og kombineret med at der ikke er cykelstier gør, at gaden opleves utryk for cyklister.

Derfor foreslås det at etablere cykelsti på hele strækningen, samlet set 1,2 km, samt at forbedre krydsningsforholdene, eventuelt i form af lysregulering. Herudover etableres der nyt fortov i den ene side og ny belysning. For at få plads til cykelstien skal dele af den nuværende kørebane forskydes nordligt. Der plantes nye træer i det omfang, det ikke er muligt at bevare de nuværende træer. Tiltagene vil forbedre sikkerhed, tryghed og fremkommelighed for gående og cyklende.

En forbedring af vejen Gadelandet med kommunale midler vil derudover kunne bidrage til, at der kan søges midler fra Landsbyggefonden til forbedring af infrastruktur i de omkringliggende almene boligafdelinger, hvilket vil være et generelt løft for hele det udsatte område, der ligger omkring vejen.

Umiddelbart nord for Gadelandet ligger boligafdelingerne Voldparken (FSB), og Kobbelvænget (AAB). På sydsiden af vejen ligger Gadelandet (AAB) og Husumgård (FSB). De to afdelinger på sydsiden udgør tilsammen et udsat boligområde *Gadelandet/Husumgård* og karakteriseres ifølge statens ghettoliste, som et ghettoområde. De to afdelinger vil blive hård ghetto i 2021, hvis der ikke inden da sker ændringer i beboersammensætningen, som gør, at afdelingerne kommer af ghettolisten.

De to afdelinger er derudover optaget på statens liste over, hvilke boligafdelinger der kan søge støtte fra Landsbyggefonden til infrastruktur. Det vil sige støtte til arbejder, der enten forbedrer boligområdets interne funktioner eller forbedrer sammenhængen til den omkringliggende by.

De to boligorganisationer har påbegyndt udarbejdelsen af et forslag til infrastruktur for de fire afdelinger, men der foreligger endnu ikke et egentligt skitseforslag inklusive budget.

Landsbyggefonden har tilkendegivet, at den er indstillet på at ville støtte arbejder, der forbedrer infrastrukturen på boligafdelingernes områder, men fonden har endnu ikke afsat en konkret økonomisk ramme for støtten. Landsbyggefonden har samtidig oplyst, at det er en sædvanlig forudsætning for infrastrukturstøtte, at kommunen bidrager til forbedring af infrastrukturen ved gennemførelse af arbejder på egne kommunale arealer.

Landsbyggefondens vurdering af, om der skal tildeles midler, vil blandt andet bero på, om Københavns Kommune er villig til at bidrage ved at investere i forbedringer af kommunal trafik infrastruktur i området, så området oplever et samlet løft. På vejen Gadelandet er det oplagt at forbedre forholdene for de bløde trafikanter i området.

Såfremt Borgerrepræsentationen vælger at afsætte midler til en opgradering af vejen Gadelandet, vil forvaltningen meddele dette til Landsbyggefonden og boligorganisationerne. Under forudsætning af, at det kommunale bidrag er tilstrækkeligt for Landsbyggefonden, kan boligorganisationerne arbejde videre med udarbejdelse af et egentligt skitseprojekt for infrastrukturen i de fire afdelinger. Det skal ske i et samarbejde med kommunen, således at både de kommunale og boligorganisationernes tiltag tilpasses hinanden og dermed giver det bedste udbytte til området.

Ombygningen af vejen Gadelandet udføres i dialog med lokale interessenter og de to boligorganisationer. Udgangspunktet er, at der på vejen etableres cykelsti i begge sider. Bilparkering i form af længdeparkering afbrudt af træer for hver anden (eventuelt tredje) bil søges etableret i den ene side af gaden.

Der kan blive nedlagt op til 83 bilparkeringspladser. I udformningen af projektet, vil det afklares, om der er en mulighed for, at nogle af de eksisterende træer kan bevares. En nærmere vurdering af træernes rødder, hvor der vil blive anlagt vejbane/cykelsti, vil også indgå i vurdering om træerne kan bevares. Der er afsat midler til evaluering af projektet.

**Tabel 1 – Konsekvenser for træer**

Antal træer i projektområdet før projekt	Antal træer fældes (forventet antal)	Alder (Planteår i Kbh og ca. alder)	Antal efter projekt	Reduktion	Art og størrelse
Gadelandet: 49 stk.	49	1 stk. 2017 ~ ca. 22 år 1 stk. 1983 ~ ca. 56 år 47 stk. 1979 ~ ca. 60 år	Ca. 43	Ca. 6	Ask
Åkandevej: 1 stk. (tilstødende vej)	1	1 stk. 1975 ~ ca. 65 år	0	-1	Platan

**Tabel 2 – Konsekvenser for bilparkeringspladser**

Antal pladser i projektområdet før projekt	Hvilken zone/udenfor zone	Antal pladser, der nedlægges, anfør zone (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægningsprocent)	Erstatnings-parkeringspladser der anlægges i projektet (forventet antal)
143	Udenfor zone	83	Ukendt	0

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Projektet er med til at understøtte ambitionen i Københavnermodellen vedtaget af Borgmesterforum i forbindelse med parallelsamfundsindsatsen om, at ingen københavnske boligområder er udpeget på statens ghettoliste i 2030, og princippet om, at det mål blandt andet skal nås ved fysisk udvikling af boligområderne.

Der cykles omkring 1.000 ture på Gadelandet på hverdage, hvilket forventes at blive øget med 30-50% med etableringen af cykelstier. Antallet af fodgængere forventes også øget. Den opgraderede infrastruktur og øgede brug vil forbedre sammenhængen mellem det udsatte boligområde og omkringliggende by og forventes at øge trygheden i området.

Projektet understøtter på samme tid målsætningen i *Fællesskab København* om mindst at halvere antallet af udpegede udsatte boligområder på statens lister.

Projektet understøtter også målsætningen i *Fællesskab København* om, at 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik. Projektet vil endvidere medvirke til at indfri Københavns Kommunes nul-vision om, at København i 2025 skal være en by, der er så sikker at færdes i, at ingen bliver dræbt eller alvorligt skadet i trafikken.

Cykelstier på Gadelandet samt andre forbedringer af denne vil understøtte kommunens overordnede målsætninger om en større andel af pendlerne, der cykler i fremtiden. Projektet vil også understøtte en generel forbedring af infrastrukturen i området, og medvirke til øget trafiksikkerhed, øget tryghed og et generelt kvalitetsløft. Hvis Landsbyggefonden blandt andet på baggrund af projektet vælger at skyde yderligere penge i området, udløser det en endnu større kvalitetshævning af området.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 33,8 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

### **Økonomi**

Projektet cykelstier på Gadelandet har estimerede anlægsudgifter på i alt 25,7 mio. kr. i perioden 2020-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2022 og 0,4 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til renhold, vintertjeneste og vedligehold af nye cykelstier, drift og vedligehold af signalanlæg, vanding og beskæring af træer, drift og vedligehold af bænke samt drift, vedligeholdelse og tømning af affaldsspande. Estimatet af den afledte drift er baseret på erfaringspriser fra kommunens udbud af tilsvarende opgaver.

Når projektet konkretiseres, revurderes estimatet af den afledte drift. Hvis det oprindelige estimat er for højt, søges overskydende midler tilbageført til kommunekassen.

Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2022.

Eksekvering af anlægsprojekter i 2020-2023 forudsætter, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Table 3 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styringsområde	Kategorisering af anlægsønsker*	2020	2021	2022	2023	I alt
Gadelandet, Cykelsti	Anlæg	7. Øvrig	1.700	7.000	16.800	200	<b>25.700</b>
Afledt drift	Service	-			100	350	<b>450</b>
<b>Udgifter i alt</b>			<b>1.700</b>	<b>7.000</b>	<b>16.900</b>	<b>550</b>	<b>26.150</b>

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

Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser (Anlægsanalyse 2016) gennem tiltagene:

Effektiviseringstiltag	Ja	Nej
Styrket koordinering (1,5 %),		X
Projektoptimering (1 %),	X	
Byggeweb (1,7 %),	X	
Digitalisering 3D (0,1 %),	X	
Sourcingstrategi (0,3 % af første 40 mio.)	X	
Længere planlægningshorisont (2-4 %)		X
Skalering af anlægskrav (0,1 %).		X

Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,8% af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 8% af anlægsmåltalene til uforudsete udgifter.

Projektet er et kompliceret projekt, da der kan være forudsætninger der ikke er som forventet. Det kan være jordbundsforhold, dårlig opbygning af vejkasse, dårlig afvanding. Projektet skal udformes i tæt dialog med eventuelle tiltag hos boligafdelingerne. Dette kan også påvirke både proces om udformning, på en måde vi ikke kan forudse. Samtidig er der andre lokale interessenter og udviklingsønsker til området.

### Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsgudgifter på i alt 25,7 mio. kr. i perioden 2020-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2022 og 0,4 mio. kr. årligt fra 2023 og frem.

Projektet forventes ibrugtaget i november 2022, og evalueret i 2023.

**Tabel 4 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering	2000	1.700	2.000	1.200	200	<b>5.100</b>	3.700*
- Udførsel	2000		5.000	15.600		<b>20.600</b>	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>1.700</b>	<b>7.000</b>	<b>16.800</b>	<b>200</b>	<b>25.700</b>	<b>3.700*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift	1000			100	350	450	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>100</b>	<b>350</b>	<b>450</b>	

**Tabel 5 – Tidsangivelse**

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat september 2021 og ibrugtaget november 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	September 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	November 2022

### Øvrige tekniske oplysninger

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

### Bydel og adresse

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

### Tidligere afsatte midler

Midler der tidligere er afsat i forbindelser med cykelpakker.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Budgetaftale 2014			50.000					
Overførselssagen 2013-14			12.000					
Budgetaftale 2015				75.000				
Overførselssagen 2014-15				2.600				
Budgetaftale 2016					56.400			
Budgetaftale 2017						49.300		
Budgetaftale 2018							48.200	
Overførselssagen 2017-18							89.900	
Budgetaftale 2019								63.300
<b>Afsatte midler i alt</b>			<b>62.000</b>	<b>77.600</b>	<b>56.400</b>	<b>49.300</b>	<b>138.100</b>	<b>63.300</b>

## TM17 Green Teams i udsatte byområder (Bevillingsudløb)



### Baggrund

Green Teams blev vedtaget med Budget 2012 for perioden 2012-2015 og forlænget med Budget 2016 for perioden 2016-2019. Bevillingen til projektet udløber med udgangen af 2019. Projektet bidrager til at opfylde målene i *Politik for udsatte byområder* og har givet gode resultater inden for beskæftigelse af voksne og unge samt med driftssamarbejde mellem Københavns Kommune og almene boligforeninger om rene og trygge udearealer i de udsatte byområder. Projektet ophører, hvis bevillingen ikke forlænges.

### Indhold

Green Teams-projektet er en del af *Politik for udsatte byområder*, der har til hensigt at medvirke til at løfte tryghed og trivsel i de udsatte byområder til det generelle københavnerniveau målt på en række indikatorer som beskæftigelses- og uddannelsesniveau og kriminalitetsrate via samarbejde om tryghedsfremmende indsatser, såsom borgerinvolvering og beskæftigelse.

Green Teams samarbejder med driftsmedarbejdere fra de lokale boligforeninger og arbejder desuden med at inddrage de lokale beboere i aktiviteter. Beboerne lærer eksempelvis om og bidrager til affalds- og kildesortering samt genbrugsordninger, bliver involveret i etablering og drift af byhaver, samt i andre aktiviteter omkring affald og renhold. Dette sker ligeledes i samskabelse med beboere og boligforeninger.

Green Teams ansætter unge fra udsatte boligområder i fritidsjobs og voksne ledige i tidsbegrænsede ansættelser af nogle måneders varighed. Herefter indgår de i Green Teams aktiviteter i lokalområderne. De voksne indgår typisk i driftsopgaver med renholdelse, mens fritidsjobberne primært er ansat på de bemandede legepladser, hvor de går til hånd med eksempelvis at renholde legehusene, vande blomster, rydde op efter leg med videre.

Data fra Økonomiforvaltningens Analyseenhed viser, at 45% af de voksne ledige, der har været i et beskæftigelsesrettet tilbud fra 2012-2017 via Green Teams, har opnået fast beskæftigelse efterfølgende. Endvidere viser data fra analyseenheden fra 2018, at 100 % ud af 30 unge, som havde afsluttet deres ansættelse som fritidsjobbere i et Green Team, 3 måneder efter ansættelsesforholdsophør enten var i beskæftigelse eller modtog SU. 6 måneder efter var halvdelen af fritidsjobberne enten i beskæftigelse eller modtog SU. Den

anden halvdel var i ledighedssystemet. 6 måneder efter ansættelsesforholdets ophør var ingen af fritidsjobberne desuden blevet sigtet for kriminalitet.

Green Teams har arbejdet sammen med de almene boligorganisationer i de udsatte byområder siden projektets start i 2012. Boligorganisationerne og deres medarbejdere udgør således en vigtig samarbejdspartner i Green Teams, idet de er tæt på beboerne i områderne. Boligselskabernes lokale kendskab og kontaktflade er et centralt element i Green Teams. Teknik- og Miljøforvaltningen oplever, at de medarbejdere der udgør de direkte samarbejdspartner i boligorganisationerne er positivt indstillet overfor samarbejdet gennem Green Teams (se bilag 1). Forvaltningen har indhentet direkte tilkendegivelser fra boligorganisationerne om et fortsat samarbejde. Fsb har i marts 2019 tilkendegivet, at deres driftsledere udtrykker stor tilfredshed med samarbejdet, som de vurderer, er givtigt for både boligorganisationen og Teknik- og Miljøforvaltningen. I juni 2019 har KAB-fællesskabet (boligforeningerne 3b, KAB, AKB og SAB) tilkendegivet, at de ønsker at styrke og udvikle samarbejdet med Green Teams.

Green Teams har udviklet en virksom metode til samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og omverdenen. Indsatsen er løbende blevet tilpasset udviklingen i de udsatte byområder og i 2019 blev metoden overført til de bemandede legepladser, der er blevet omdrejningspunkt for udviklingen af nye Green Teams. Legepladsernes placeringer i byrummet og kendskab til borgerne betyder, at Green Teams-aktiviteterne omkring affald, genbrug, byhaver med videre kan videreføres i takt med ændringer i de udsatte byområder. Derved skabes der synergi mellem legepladsernes lokale forankring og brede kontaktflade og Green Teams tiltag vedrørende ansættelser og involvering af beboere.

På den baggrund foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen en videreførelse af indsatsen under Green Team, jf. forelæggelsen i Teknik- og Miljøudvalgets budgetbidrag til Budget 2020, som blev behandlet på mødet den 29. april 2019.

#### *Videreførelse af nuværende bevilling (3,3 mio. kr.)*

I det nuværende Green Teams forløb kan fritidsjobberne være ansat indtil de fylder 18 år. Gennemsnitsansættelsen for en fritidsjobber er steget i løbet af de seneste år. I 2018 var fritidsjobberne ansat 19,5 måneder i snit. Ved at tidsbegrænse ansættelsesperioden til 12 måneder vil der med en videreførelse af den nuværende bevilling årligt være plads til at beskæftige omkring 26 fritidsjobbere i 1-årige forløb og desuden 6 voksne pr. år i ansættelser á fire måneder. Den tidsbegrænsede ansættelsesperiode betyder, at der vil være plads til at gennemføre 64 forløb (52 fritidsjobbere og 12 voksne vikarer) over en 2-årig periode. Hvis ansættelsesperioden ikke er tidsbegrænset, vil der kunne gennemføres ca. 38 forløb (ca. 26 fritidsjobbere og 12 voksne) i en 2-årig periode set ud fra den nuværende gennemsnitlige ansættelsesperiode for en fritidsjobber. Forvaltningen bemærker, at der vil være en indkøringsfase, inden den endelige tidsbegrænsede ansættelsesperiode er fuldt ud implementeret. Det skyldes, at der i dag er ansat 14 fritidsjobbere, som kan være ansat frem til de fylder 18 år. Disse 14 stillinger vil blive genbesat som tidsbegrænset, når de nuværende stillinger forlades.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Indsatsen gennem Green Teams medvirker til at opfylde målsætningen i Fællesskab København om en bedre hverdag i byrummet, hvor københavnere blandt andet opholder sig 20 % mere i byens rum og om, at antallet af særligt udsatte boligområder er halveret. Derudover bidrager Green Teams til målene i Københavns Integrationspolitik om, at flere københavnere med minoritetsbaggrund skal være en del af arbejdsmarkedet samt, at København skal være en by uden udsatte byområder. Green Teams bidrager ligeledes til



Teknik- og Miljøforvaltningens indsats i de områder, som er i fare for at blive til hårde ghettoer, jf. den forrige regerings udspil *Ét Danmark uden parallelsamfund*, hvis hovedmål er, at Danmark skal være uden ghettoer i 2030.

### Økonomi

Projektet har estimerede driftsudgifter på i alt 3,3 mio. kr. årligt i perioden 2020 og frem, til aflønning af fritidsjobbere og voksne fra udsatte byområder i ansættelsesforløb, projektledelse, borgerrettede aktiviteter og uddannelse af driftsmedarbejdere i forhold til bl.a. konflikthåndtering og arbejde med omverdensinddragelse.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Løn til fritidsjobbere og vikarer/løntilskud	Service	1.986	1.986	1.986	1.986	<b>7.944</b>
Borgerrettede aktiviteter og uddannelse af driftsmedarbejdere	Service	600	600	600	600	<b>2.400</b>
Løn til projektleder	Service	700	700	700	700	<b>2.800</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>3.286</b>	<b>3.286</b>	<b>3.286</b>	<b>3.286</b>	<b>13.144</b>

### Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede driftsudgifter på i alt 3,3 mio. kr. årligt fra 2020 og frem, til aflønning af fritidsjobbere og voksne i ansættelsesforløb, projektledelse, borgerrettede aktiviteter og uddannelse af driftsmedarbejdere.

**Tabel 3 – Serviceudgifter**

Service <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
Løn til fritidsjobbere og vikarer/løntilskud	1000	1.986	1.986	1.986	1.986	7.944
Borgerrettede aktiviteter og uddannelse af driftsmedarbejdere	1000	600	600	600	600	2.400
Løn til projektleder	1000	700	700	700	700	2.800
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>3.286</b>	<b>3.286</b>	<b>3.286</b>	<b>3.286</b>	<b>13.144</b>

**Tabel 5 – Tidsangivelse**

Projektet forventes ibrugtaget januar 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2020

### Øvrige tekniske oplysninger

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

## Bydel og adresse

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

## Tidligere afsatte midler

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2012	1.500	1.700	1.600	1.300			
Budgetaftale 2016					3.200	3.100	3.100
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>1.500</b>	<b>1.700</b>	<b>1.600</b>	<b>1.300</b>	<b>3.200</b>	<b>3.100</b>	<b>3.100</b>

## Bilag

Bilag 1. Notat om Green Teams



**Til Teknik- og Miljøudvalget**

20. marts 2019

**Notat om Green Teams**

Sagsnr.  
2019-0068443

- Ønsker boligorganisationerne at fortsætte
- Dokumentation af effekt

Dokumentnr.  
2019-0068443-2

**Ønsker boligorganisationerne at fortsætte**

I forbindelse med budgetønske til Budget 2020 om at forlænge bevillingen til Green Teams, der udløber 2019, har medlem af Teknik- og Miljøudvalget Lars Weiss spurgt, om boligorganisationerne stadig vil være med på Green Teams.

Teknik- og Miljøforvaltningen har pr. 20. marts 2019 efterspurgt boligorganisationernes holdning til at fortsætte samarbejdet. Svarene vil blive eftersendt til udvalget.

Green Teams har arbejdet sammen med de almene boligorganisationer i de udsatte byområder siden projektets start i 2012.

Boligorganisationerne og deres medarbejdere udgør en vigtig samarbejdspartner i Green Teams, idet de er tæt på beboerne i områderne. Boligselskabernes lokale kendskab og kontaktflade er fortsat et centralt element i Green Teams.

En af de store boligorganisationer i Green Team-samarbejdet er fsb. Specialkonsulent Morten Birkebæk fra fsb/sekretariat og jura har i marts 2019 meddelt, at deres driftsledere udtrykker stor tilfredshed med samarbejdet, som de vurderer, er givtigt for både boligorganisationen og Teknik- og Miljøforvaltningen.

I forbindelse med en igangværende evaluering af Green Teams er boligorganisationernes medarbejdere blevet interviewet om samarbejdet.

Evalueringen viser, at 8 ud af 10 af medarbejderne i de almene boligselskaber vurderer, at driftssamarbejdet med Teknik- og Miljøforvaltningen i regi af Green Teams har fungeret godt. Der er generelt stor tilfredshed med, at man får et bedre kendskab til hinanden, kan bruge hinandens materiel samt nedbryder grænserne mellem dem og os. Medarbejderne i de almene boligselskaber har dog oplevet, at driftssamarbejdet har været udfordret af, at TMF har været presset på ressourcer – der har manglet økonomi og mandskab til at holde samarbejdet kørende.

**Sekretariat - U**

Islands Brygge 37  
Postboks 394  
2300 København S

EAN nummer  
5798009809452

Samarbejdet med de almene boligorganisationer foregår med boligorganisationernes lokalafdelinger, der ligger i de udsatte byområder. Samarbejdet udvikles løbende i takt med lokalspecifikke ændringer, der finder sted, når oversigten over de udsatte byområder revideres i forbindelse med opdateringen af *Politik for udsatte byområder*.

## **Dokumentation af effekt**

I forbindelse med budgetønske til Budget 2020 om at forlænge bevillingen til Green Teams, der udløber 2019, har medlem af Teknik- og Miljøudvalget Alex Vanopslagh spurgt, om der er en dokumenteret effekt af projektet.

Green Teams medvirker til at hjælpe ledige borgere fra de udsatte byområder i beskæftigelse ved at tilbyde faglig og personlig opkvalificering i form af løntilskud og vikariater. Der har i perioden 2012-2017 været 31 ledige ansat i et eller flere beskæftigelsestilbud via Green Teams. Efterfølgende blev 12 fastansat i Teknik- og Miljøforvaltningen, og to opnåede fastansættelse uden for forvaltningen. Det svarer til, at 45 % af de ledige har opnået fast beskæftigelse efter at have deltaget i et beskæftigelsesrettet tilbud i Green Teams.

I 2018 var to personer ansat i et beskæftigelsestilbud via Green Teams i henholdsvis 8 og 10 måneder. Der vil blive fulgt op på deres beskæftigelsessituation senere i 2019.

Udover voksne ledige ansætter Green Teams også unge under 18 år i fritidsjobs med henblik på at introducere dem til arbejdsmarkedet og motivere dem til enten uddannelse eller job.

Siden 2013 har der været 46 unge ansat i fritidsjobs via Green Teams.

En undersøgelse<sup>1</sup> fra cfbu (Center for Boligsocial Udvikling) indikerer, at fritidsjob bidrager til at give et løft til unge i de udsatte byområder og hjælpe med til at bryde den sociale arv.

Økonomiforvaltningens Velfærdsanalyseenhed har i 2018 indhentet data på 30 unge, som havde afsluttet deres ansættelse i et Green Team fritidsjob. Rapporten viste, at 3 måneder efter ansættelsesforholdets ophør var 100% af de unge, der har været ansat som fritidsjobbere via Green Teams, enten i beskæftigelse eller modtog SU.

---

<sup>1</sup> ”Godt på vej - Virkningen af fritidsjobaktiviteter i udsatte boligområder”, cfbu, 2012

6 måneder efter var halvdelen af fritidsjobberne enten i beskæftigelse eller modtog SU. Den anden halvdel var i ledighedssystemet.

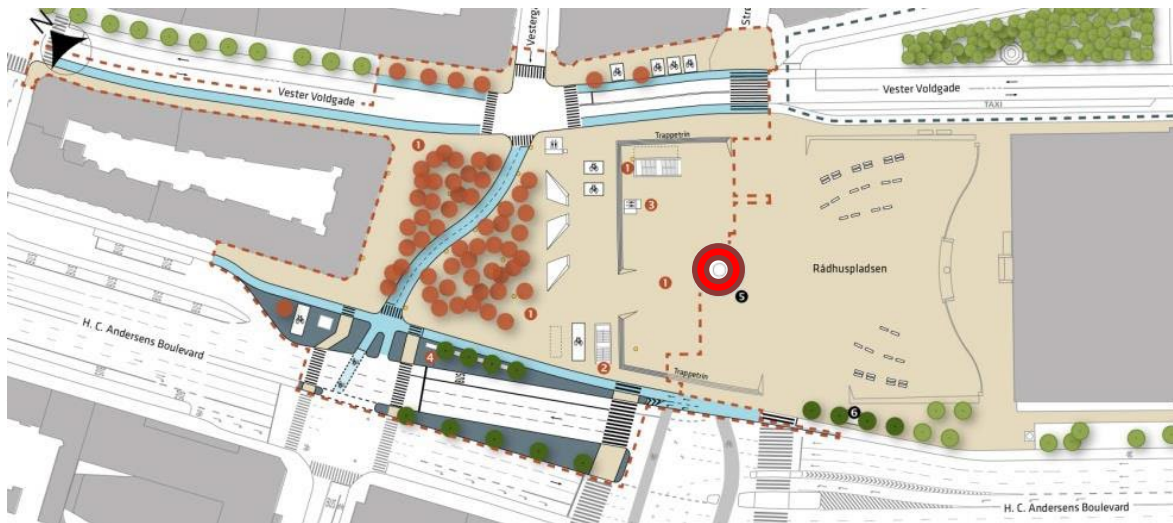
Rapporten viste endvidere, at 6 måneder efter ansættelsesforholdets ophør var ingen af fritidsjobberne blevet sigtet for kriminalitet.

De unge, der beskæftiges i fritidsjob via Green Teams, er i alderen 13-17 år. 2018 er det første år, det har været muligt at få data på de unge fra Velfærdsanalyseenheden, som også i 2019 vil bidrage med data på de unges uddannelses- og beskæftigelsesmæssige situation efter fritidsjobbet.

På nuværende tidspunkt er der 14 unge ansat i fritidsjobs via Green Teams.

Jon Pape  
Vicedirektør

## TM69 Flytning og genetablering af Dragespringvandet



### Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 21. november 2016, at Dragespringvandet i forbindelse med færdiggørelsen af metroforpladsen på Rådhuspladsen i 2019 skal flyttes til en anden og mere central placering på Rådhuspladsen og genetableres med den oprindelige ydre kumme under forudsætning af, at der findes finansiering til flytningen. Der er nu opnået fondsstøtte for en del af udgifterne til projektet, og der er derfor behov for en budgetbevilling for de resterende udgifter samt til betaling af fondsmoms for at flytningen og genetablering med den ydre kumme kan gennemføres.

### Indhold

Springvandet er etableret mellem 1904 og 1923. En lav, ydre kumme af granit måtte fjernes i forbindelse med udvidelsen af H.C. Andersens Boulevard i 1954. Efter at metroforpladsen er etableret, er det muligt at indpasse Dragespringvandet på en mere central placering på Rådhuspladsen, og genetablere det i den oprindelige form med den ydre kumme, som i dag er deponeret.

Springvandet foreslås placeret ud for Rådhusets midterakse på kanten af den del af pladsen, som er skålformet, således at det er tilpasset de naturlige ganglinjer over pladsen. Springvandet vil med den nye placering orientere sig mod Rådhuset, så der bliver skabt en tæt sammenhæng mellem bygningen og springvandet. Der vil blive etableret siddetrin omkring den ydre kumme til at optage de terrænspring, der opstår, når springvandet placeres på kanten af den skålformede plads. Siddetrinene vil give nye opholds- og udnyttelsesmuligheder og bidrage til, at fontænen bliver et naturligt samlingspunkt i lighed med nogle af byens andre springvand. Rådhuspladsen vil stadig blive oplevet som et åbent byrum og vil fortsat kunne benyttes til de aktiviteter, som er forbundet med pladsen.

Flytningen omfatter detailprojektering, flytning af springvandet og genetablering af den ydre kumme, belægningsmæssige ændringer og etablering af siddetrin, sløjfning og opfyldning af det gamle teknikrum og etablering af et nyt og tidssvarende, underjordisk teknikrum samt genetablering af belægningen ved den nuværende placering. Når der skal budgetteres med etablering af et nyt teknikrum skyldes det, at det gamle teknikrum er nedslidt og ikke længere kan overholde de arbejdsmiljømæssige krav, at der er behov for

en anden indretning og et andet udstyr med henblik på den udvidede kapacitet, der er nødvendig, når det ydre bassin bliver reetableret, og endelig, at det er uhensigtsmæssigt, at teknikrummet ligger for langt væk fra springvandet, idet dette ville kræve større tryk på rørene, og at brud på ledninger ville kræve større opgravning langs ledningsføringen.

Udgiften til flytningen er budgetteret til i alt 11,5 mio. kr., hvoraf Aage og Johanne Louis-Hansens Fond har givet tilsagn om dækning af 8,0 mio. kr., hvoraf Københavns Kommune vil skulle afregne 17,5% i fondsmoms, svarende til 1,4 mio. kr., således at donationen vil muliggøre anlæg for 6,6 mio. kr. Det foreslås derfor, at der afsættes en anlægsbevilling på 4,9 mio. kr. til kommunens egen finansiering af den resterende anlægsudgift.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Dragespringvandet vil med den nye placering komme til at indtage en mere fremtrædende rolle i byrummet, ligesom især den ydre kumme samt de nye siddetrin vil give nye opholds- og udnyttelsesmuligheder og bidrage til, at fontænen bliver et naturligt samlingspunkt i lighed med nogle af byens andre springvand. Dette vil bidrage til målsætningen i *Fællesskab København* om, at københavnernes opholder sig 20% mere i byens rum.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 13,8 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

### **Økonomi**

Projektet har samlede estimerede anlægsudgifter på 11,5 mio. kr., hvoraf 6,6 mio. kr. (ekskl. fondsmoms) finansieres via ekstern donation. De resterende skattefinansierede anlægsudgifter er på i alt 4,9 mio. kr. i perioden 2020-2022. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget april 2022.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2020-22 er afhængig af, at der tilføres anlægsmåltal i de pågældende år. Projektet vil medføre et samlet træk på anlægsmåltal på 11,5 mio. kr. over perioden.

**Table 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Styrings- område	Kategorisering af anlægssønsker*	2020	2021	2022	2023	I alt
Flytning af Dragespringvand - Kommunens medfinansiering til projektet	Anlæg	6. Kommunen mister medfinansiering	1.200	1.900	1.800		<b>4.900</b>
Afledt drift	Service	-			70	70	<b>140</b>
<b>Udgifter i alt</b>			<b>1.200</b>	<b>1.900</b>	<b>1.870</b>	<b>70</b>	<b>5.040</b>

Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser (Anlægsanalyse 2016) gennem:

<b>Effektiviseringstiltag</b>	<b>Ja</b>	<b>Nej</b>
Styrket koordinering (1,5 %)	X	
Projektoptimering (1 %)	X	
Byggeweb (1,7 %)	X	
Digitalisering 3D (0,1 %)		X
Sourcingstrategi (0,3 % af første 40 mio. kr.)		X
Længere planlægningshorisont (2-4 %)		X
Skalering af anlægskrav (0,1 %)		X

Dermed opnås en samlet effektivisering på 4,2 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet vedrørende Dragespringvandet er kompliceret, hvorfor der er afsat 10% til uforudsete udgifter.

Der anlægges der tæt på den underjordiske metro, hvilket kan give tekniske udfordringer. Rådhuspladsen er erfaringsmæssigt et sted, hvor mange arkæologiske fund kan komme frem i lyset, og der er derfor en risiko for, at der skal foretages en arkæologisk udgravning i forbindelse med projektet. Dette kan forsinke og fordyre projektet. Merudgifter i forbindelse med arkæologisk arbejde, skal betales af Københavns Kommune. Meget hårde vintre i 2019 og 2020 kan endvidere også forsinke projektet.

Rådhuspladsen er et af byens aktive byrum. Ved anlægsarbejder skal der derfor tages højde for, at de mange større, faste arrangementer på stedet kan afvikles samtidig med, at anlægget udføres. Der er i tidsplanen taget højde for de større arrangementer på Rådhuspladsen i forbindelse med anlægsarbejdet. Udgravning og etablering af det nye teknikrum skal først finde sted i perioden fra september 2021 til april 2022. Det vil sige, at det ikke kommer til at foregå i samme periode som Tour de France og World Pride, som skal finde sted i henholdsvis juni og august 2021. Samtidig vil projektet heller ikke ramme ind i forsommerens store arrangement som eksempelvis Distortion. Nedtagningen af dragespringvandet finder sted i perioden januar 2021 til maj 2021, hvilket også er før de store arrangementer finder sted. Derudover finder der heller ikke graveaktivitet sted i forbindelse med EuroGames 2020. Ovenstående er dog under forudsætning af, at tidsplanen ikke ændres (som eks. vil ske, hvis der findes større fund under udgravningen).

### Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har samlede estimerede anlægsudgifter på 11,5 mio. kr., hvoraf 6,6 mio. kr. (ekskl. fondsmoms) finansieres med ekstern donation. De resterende skattefinansierede anlægsudgifter er på i alt 4,9 mio. kr. i perioden 2020-2022. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget april 2022.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2020-2022 er afhængig af, at der tilføres anlægsmåltal i de pågældende år. Projektet vil medføre et samlet træk på anlægsmåltal på 11,5 mio. kr. over perioden.



**Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

(1.000 kr. – 2020 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift (I/U)	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>									
- Flytning af Dragespringvand – Udgifter i alt	TMU	2000	U	4.500	5.200	1.800		11.500	11.500*
<b>Anlægsmåltal i alt</b>				<b>4.500</b>	<b>5.200</b>	<b>1.800</b>		<b>11.500</b>	<b>11.500*</b>
- Flytning af Dragespringvand - fondsfinansiering	TMU	2000	I	-4.000	-4.000			-8.000	-8.000*
- Flytning af Dragespringvand - fondsfinansiering	TMU	2000	U	3.300	3.300			6.600	6.600*
- Flytning af Dragespringvand – kommunens medfinansiering af projektet	TMU	2000	U	1.200	1.900	1.800		4.900	4.900*
<b>Anlægsindtægter i alt</b>				<b>-4.000</b>	<b>-4.000</b>			<b>-8.000</b>	<b>-8.000*</b>
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>4.500</b>	<b>5.200</b>	<b>1.800</b>		<b>11.500</b>	<b>11.500*</b>
Betaling af fondsmoms	ØU		U	700	700			1.400	
<b>Finansposter i alt</b>				<b>700</b>	<b>700</b>			<b>1.400</b>	
<i>Serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000	U			70	70	140	
<b>Serviceudgifter i alt</b>						<b>70</b>	<b>70</b>	<b>140</b>	

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat oktober 2020 og ibrugtaget april 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	Oktober 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	April 2022

### Øvrige tekniske oplysninger

Projekterne kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling. Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet, men flytningen af Dragespringvandet blev besluttet af Teknik- og Miljøudvalget den 21. november 2016.

### Bydel og adresse

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.



## TM3c Supercykelstier



### Baggrund

Det regionale net af supercykelstier skabes i samarbejde med 26 kommuner og Region Hovedstaden.

Supercykelstier styrker pendling på længere ture og på tværs af kommunegrænser. Nylige evalueringer af de seneste fem indviede supercykelstier viser, at cykeltrafikken er steget med 23 %, og at 14 % af de nye cykelture foretages af tidligere bilister. Længden af cykelturene på supercykelstierne er i gennemsnit 11 km., hvilket understreger at de udgør et attraktivt alternativ til bilen også på de længere ture.

Et fuldt udbygget supercykelstinet på 746 km i 2045 vil være blandt de mest rentable infrastruktur-projekter i Danmark med et samfundsøkonomisk afkast på 11 pct., svarende til 5,7 mia. kr. Det forventes at give 6 mio. ekstra cykelture og 1 mio. færre bilture årligt, samt 40.000 færre sygedage og 1.500 færre ton CO<sub>2</sub> pr år i regionen.

### Indhold

Københavns Kommune har mulighed for at ansøge den statslige cykelpulje om tilskud til kommunale cykelprojekter, som kommunen ikke i forvejen har finansieret. På den baggrund godkendte Teknik- og Miljøudvalget på mødet den 18. september 2017, at Teknik- og Miljøforvaltningen ansøgte om tilskud fra den statslige *Pulje til fremme af cyklisme* til anlægstiltag blandt andet på Avedøreruten og Ørestadsruten.

Vejdirektoratet har efterfølgende givet tilsagn om støtte fra *Pulje til fremme af cyklisme* til anlægstiltag på Avedøreruten i 2017 og til Ørestadsruten i 2018. Støtten svarer til ca. 40 % af udgifterne til ruterne, og forudsætter at Københavns Kommune afsætter midler svarende til de resterende 60 % af udgifterne. Dette blev fremlagt for Teknik- og Miljøudvalget på mødet den 27. maj i forbindelse med behandlingen af *Cykelredegørelsen 2019*.

Såfremt Københavns Kommune skal have mulighed for at opnå støtte fra den statslige cykelpulje, er det derfor nødvendigt, at der afsættes finansiering i forbindelse med budgetforhandlingerne om Budget 2020. Vejdirektoratet har meddelt Teknik- og Miljøforvaltningen, at en yderligere udsættelse ikke vil kunne forventes, hvorfor tilsagnet om støtte til projekterne vil bortfalde, såfremt der ikke findes finansiering i Budget 2020.

*Initiativ 1. Egenfinansiering af Avedøreruten (5,4 mio. kr. i anlæg og yderligere 2,8 mio. kr. i tilskud fra staten)*

Avedøreruten giver allerede nu cykelpendlere mulighed for at cykle i grønne omgivelser fra Slusen i Sydhavn til Avedøre Holme og videre til Gammel Køge Landevej, hvor supercykelstien Ishøjrueten forløber. Det er den rute, der i grønne omgivelser kan bringe cyklisten tættest på centrum, især hvis ruten som planlagt forlænges til Islands Brygge. Ruten forløber 4,6 kilometer i Københavns Kommune og forbinder vigtige erhvervs- og boligområder både i Hvidovre og København. Der afsættes midler til fælles tiltag i samarbejde med Hvidovre Kommune, blandt andet evaluering, skiltning, information og servicetiltag på ruten. En række af disse tiltag er nødvendige for udbetalingen af Vejdirektoratets støtte.

Projektet indebærer forbedrede cykelforhold blandt andet ved motorvejsbroen over Kalvebodboderne samt etablering af belysning på strækningen. På næsten hele strækningen langs vandet, hvor der ikke er belysning i dag, lægges solcelledrevne LED-lys ned i asfalten, som markerer forløbet af stien. I Furesø er der positive erfaringer med den type belysning i naturfølsomme områder. I de tre tunneller der er lige syd for Slusen etableres supercykelstiernes lyskoncept for tunneller, efter samme princip som det der er etableret på Farumruten. På og op til broen er planlagt normal belysning tilpasset forholdene. Belysningen kræver en godkendelse i forhold til fredningen i området.

I oplandet til Avedøreruten bliver der hver dag foretaget ca. 4.800 pendlerture på mellem fire og 30 kilometer. Ca. 1.200 af disse foretages i dag på cykel. Målinger fra de eksisterende supercykelstier viser, at 23 % flere daglige cykelpendlerture vil kunne overflyttes til ruten – heraf kommer 14 % af de nye cykelpendlere fra bil.

Supercykelstien vil desuden forberede trafikafviklingen til det nye erhvervsområde, Holmene, syd for Avedøre Holme, der forventes at rumme 12.000 nye arbejdspladser.

Af det samlede budget udgør Københavns Kommunes egenfinansiering ca. 5,4 mio. kr., mens *Pulje til fremme af cyklisme* finansierer de resterende 2,8 mio. kr.

### *Initiativ 2. Egenfinansiering af Ørestadsruten (4,0 mio. kr. i anlæg og yderligere 2,4 mio.kr. i tilskud fra staten)*

På Ørestadsruten er der etableret cykelstier i dag, men de trænger til forbedring flere steder. Den betjener et af Københavns største byudviklingsområde med mange tusinde arbejdspladser og boliger. I løbet af de kommende år vil antallet af beboere i Ørestad stige til godt 30.000.

Projektet indeholder fysiske tiltag til opgradering af eksisterende forhold til supercykelstandard, dette omfatter eksempelvis udretning af sving, shunts, og nedtælling i signaler. Yderligere er der en række understøttende aktiviteter over for virksomheder og borgere i området med det formål at øge brugertallet på ruten.

Ørestadsruten ligger langs et byudviklingsområde i kraftig vækst, hvor både ansatte og indbyggere må forudsættes at være mere påvirkelige overfor vaneændringer i forhold til at begynde at cykle i forbindelse med af nyt arbejde og ny bolig, ligesom der er gode muligheder for at indgå i et tæt samarbejde med boligforeninger, grundejere og virksomheder angående mobilitetsindsatser.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Udbygning af supercykelstier bidrager til en mere sammenhængende by, der sikrer bedre forbindelser gennem både nye og udsatte boligområder. Samtidig skaber de også attraktive alternativer til allerede belastede cykelkorridorer. Et sammenhængende netværk af cykelruter er derfor centralt for fremkommelighed, tryghed og komfort på cykel.

Supercykelstier understøtter således målene i *Fællesskab København, KBH 2025 Klimaplanen, Kommuneplan 2015* og *Københavns cykelstrategi 2011-2025*. Målet er at overflytte flere ture fra bil til cykel, særligt på de længere ture.

Projektet forventes at medføre stigninger i cykeltrafikken langs de to nye ruter på mellem 20 % og 50 % som følge af øget fremkommelighed, tryghed og sikkerhed. Desuden vil de længere distancer øge supercykelstiernes positive sundhedseffekt.

Nylige evalueringer af de seneste fem indviede supercykelstier viser, at cykeltrafikken er steget med 23 %, og at 14 % af de nye cyklister er tidligere bilister. Et fuldt udbygget supercykelstinet på 746 km i 2045 vil være blandt de mest rentable infrastrukturprojekter i Danmark med et samfundsøkonomisk afkast på 11 pct., svarende til 5,7 mia. kr. Det forventes at give 6 mio. ekstra cykelture og 1 mio. færre bilture årligt, samt 40.000 færre sygedage og 1.500 færre ton CO<sub>2</sub> pr år.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 11,3 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

### Økonomi

Projektet har samlede estimerede anlægsudgifter på 14,5 mio. kr., hvoraf 5,1 mio. kr. finansieres via støtte fra *Pulje til fremme af cyklisme*. De resterende skattefinansierede anlægsudgifter er på i alt 9,4 mio. kr. i perioden 2020-2022. Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledede driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2021 og 0,5 mio. kr. årligt i 2022 og frem. Estimatet af den afledte drift er baseret på erfaringspriser fra kommunens udbud af tilsvarende opgaver.

Når projektet konkretiseres, revurderes estimatet af den afledte drift. Hvis det oprindelige estimat er for højt, søges overskydende midler tilbageført til kommunekassen.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2020-2022 er afhængig af, at der tilføres anlægsmåltal i de pågældende år. Projektet vil medføre et samlet træk på anlægsmåltal på 14,6 mio. kr. over perioden.

Projekterne forventes ibrugtaget i december 2021.

**Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	Kategorisering af anlægssønsker*	2020	2021	2022	2023	I alt
Avedøreruten	Anlæg	6. Kommunen mister medfinansiering	600	4.570	200		<b>5.370</b>
Afledt drift	Service	-		100	270	270	<b>640</b>
Ørestadsruten	Anlæg	6. Kommunen mister medfinansiering	600	3.210	200		<b>4.010</b>
Afledt drift	Service	-		100	260	260	<b>620</b>
<b>Udgifter i alt</b>			<b>1.200</b>	<b>7.980</b>	<b>930</b>	<b>530</b>	<b>10.640</b>

## Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har samlede estimerede anlægsudgifter på 14,5 mio. kr., hvoraf 5,1 mio. kr. finansieres via støtte fra *Pulje til fremme af cyklisme*. De resterende skattefinansierede anlægsudgifter er på i alt 9,4 mio. kr. i perioden 2020-2022. Der skal som konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledede driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2021 og 0,5 mio. kr. årligt i 2022 og frem. Estimatet af den afledte drift er baseret på erfaringspriser fra kommunens udbud af tilsvarende opgaver.

Når projektet konkretiseres, revurderes estimatet af den afledte drift. Hvis det oprindelige estimat er for højt, søges overskydende midler tilbageført til kommunekassen.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2020-2022 er afhængig af, at der tilføres anlægsmåltal i de pågældende år. Projektet vil medføre et samlet træk på anlægsmåltal på 14,6 mio. kr. over perioden.

Projekterne forventes ibrugtaget i december 2021.

**Tabel 3 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

(1.000 kr. – 2020 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift (I/U)	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>									
Avedøreruten									
- Projektering	TMU	2000	U	600	200	200		<b>1.000</b>	1.000*
- Udførsel	TMU	2000	U		4.610	1.970	550	<b>7.130</b>	
<i>Anlægsmåltal i alt</i>				<i>600</i>	<i>4.810</i>	<i>2.170</i>	<i>550</i>	<b><i>8.130</i></b>	
- Medfinansiering	TMU	2000	I		-240	-1.970	-550	<b>-2.760</b>	
<b>Avedøreruten Anlægsudgifter i alt</b>				<b>600</b>	<b>4.570</b>	<b>200</b>		<b>5.370</b>	
Ørestadsruten									
- Projektering	TMU	2000	U	600	300	200		<b>1.100</b>	1.100*
- Udførsel	TMU	2000	U		3.150	1.640	480	<b>5.270</b>	
<i>Anlægsmåltal i alt</i>				<i>600</i>	<i>3.450</i>	<i>1.840</i>	<i>480</i>	<b><i>6.370</i></b>	
- Medfinansiering	TMU	2000	I		-240	-1.640	-480	<b>-2.360</b>	
<b>Ørestadsruten Anlægsudgifter i alt</b>				<b>600</b>	<b>3.210</b>	<b>200</b>		<b>4.010</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
Avedøreruten									
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000	U		100	270	270	<b>640</b>	
Ørestadsruten									
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000	U		100	260	260	<b>620</b>	
<b>Serviceudgifter i alt</b>					<b>200</b>	<b>530</b>	<b>530</b>	<b>1.260</b>	

## Tabel 4 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat maj 2021 og ibrugtaget december 2021.

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

## Øvrige tekniske oplysninger

Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 18. december 2017, at forvaltningen ansøgte den statslige pulje *Pulje til fremme af cyklisme* om tilskud til blandt andet Avedørruten og Øresundsruten. Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

## Bydel og adresse

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

## Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Budgetaftale 2014			50.000					
Overførselssagen 2013-14			12.000					
Budgetaftale 2015				75.000				
Overførselssagen 2014-15				2.600				
Budgetaftale 2016					56.400			
Budgetaftale 2017						49.300		
Budgetaftale 2018							48.200	
Overførselssagen 2017-18							89.900	
Budgetaftale 2019								63.300
<b>Afsatte midler i alt</b>			<b>62.000</b>	<b>77.600</b>	<b>56.400</b>	<b>49.300</b>	<b>138.100</b>	<b>63.300</b>

## Henvisninger

Der henvises til <https://supercykelstier.dk/> for yderligere oplysninger blandt andet om sundhedseffekten af supercykelstierne.

## TM102 Prioritering af anlægsmåltal til anlæg på Østre Gasværk, Østerbro



### Baggrund

Dette budgetnotat omhandler prioritering af anlægsmåltal på 17,9 mio. kr. i 2020 og 6,4 mio. kr. i 2021, så Teknik- og Miljøforvaltningen kan etablere de nødvendige anlæg for ibrugtagning af skøjtehal, opførelse af plejecenter og udbud af byggegrunde på Østre Gasværksgrunden.

Realiseringen af et nyt bykvarter på Østre Gasværksgrunden er et fælles projekt mellem Økonomiforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen. I det nye bykvarter skal etableres 39.000 m<sup>2</sup> almene og private boliger, herunder plejeboliger, en ny permanent skøjtehal, et fælles parkeringshus, infrastruktur og offentligt tilgængelige grønne områder med rekreative faciliteter, legeplads og grønne arealer.

Teknik- og Miljøudvalget besluttede den 7. januar 2019 at prioritere anlægsmåltal på 2,0 mio. kr. til projektet i 2019, mens arbejder for 5,1 mio. kr. i 2019 blev sat i bero. Teknik- og Miljøudvalget besluttede efterfølgende den 29. april 2019, at der ikke prioriteres anlægsmåltal til projektet i 2020 og 2021. Projektet er derfor sat i bero i juni 2019 efter færdiggørelse af de første indsatser.

Uden anlægsmåltal til nødvendige anlæg kan skøjtehallen, som forventeligt står klar i februar 2021, ikke ibrugtages og opførelse af plejecenter ikke igangsættes. Desuden vil Københavns Kommune ikke kunne sælge byggegrundene.

Der er ikke afsat midler til afledt drift for den ny infrastruktur på de kommunale arealer. Derfor søges der med dette budgetnotat om driftsmidler til signalanlæg Strandboulevarden/Svendborggade og strækningen Svendborggade mellem Strandboulevarden og Nyborggade. Den nordlige del af Svendborggade fra Nyborggade og forpladsen til skøjtehallen samt vejen fra forpladsen til parkeringshuset driftes af grundejerne.

## Indhold

Borgerrepræsentationen besluttede den 1. oktober 2015 at byudvikle Østre Gasværksgrunden, og den 1. september 2016 besluttede Borgerrepræsentationen at omplacere 69,5 mio. kr. fra Økonomiforvaltningen til Teknik- og Miljøforvaltningen.

Teknik- og Miljøforvaltningen står for at etablere en park- og aktivitetsring, infrastruktur og stiforbindelser, herunder forplads, adgangsvej og signalanlæg, til et samlet budget på 69,5 mio. kr. Økonomiforvaltningen står for anlæg af skøjtehal og parkeringshus på vegne af Kultur- og Fritidsforvaltningen. Sundhed- og Omsorgsforvaltningen står for opførelse af plejecenter. Derudover står Økonomiforvaltningen for udbud og salg af byggegrundene.

Teknik- og Miljøforvaltningen skal have tilført anlægsmåltal for at kunne anlægge de dele af projektet, der er de nødvendige for ibrugtagning af skøjtehal, opførelse af plejecenter og udbud af byggegrunde. Det omfatter følgende infrastruktur (se bilag 1A og 1B):

- Anlæg af signalreguleret kryds ved Strandboulevarden/Svendborggade
- Anlæg af Svendborggade fra Strandboulevarden til skøjtehallens forplads
- Anlæg af forplads til skøjtehallen i midlertidig udformning, da denne skal kunne fungere som vendeplads indtil den resterende del af vejen mod nord etableres
- Anlæg af vej fra forpladsen til parkeringshuset
- Anlæg af spildevandledningen til skøjtehallen og byggegrundene nord for

Løsningen sikrer den krævede sikkerhed for biler, cykler og fodgængere. Den består af krydsudformninger og en vendeplads, som er krævet for byggetilladelsen for skøjtehallen. Løsningen udformes i henhold til bestemmelserne i lokalplan 545 for Østre Gasværk Kvarteret. De dele af Teknik- og Miljøforvaltningens anlægsprojekt på Østre Gasværksgrunden, som ikke er nødvendige at udføre på nuværende tidspunkt, afventer prioritering af anlægsmåltal. Løsningen indeholder således ikke byrum, grønne elementer, legeplads, aktivitetsområder og permanent forplads til skøjtehallen.

I forbindelse med minimumsløsningen nedlægges der 16 parkeringspladser i blå zone, og der etableres et nyt signalanlæg og gadebelysning. Det medfører provenutab og udgifter til afledt drift, som ikke har været bevilget i den oprindelige budgetaftale for projektet. Forvaltningen vurderer på nuværende tidspunkt, at der kan findes nogle få erstatningspladser i gul zone. I forbindelse med den videre projektering vil forvaltningen undersøge, hvor mange erstatningsparkeringspladser, der kan findes.

Ved at opdele Teknik- og Miljøforvaltningens samlede projekt, så der i første omgang kun anlægges de dele af det samlede projekt, der er nødvendigt for ibrugtagning af skøjtehal, opførelse af plejecenter og udbud af byggegrunde, herunder en midlertidig udformning af forpladsen, mens resten af projektet anlægges når der prioriteres anlægsmåltal til dette, er det forventeligt, at det samlede projekt bliver ca. 3,0 mio. kr. dyrere. Fordyrelsen vedrører udlægning af midlertidig belægning på forpladsen, som senere skal fjernes, byggepladsomkostninger ved to byggepladser og udgifter til projektering, udbud og byggestyring.

Løsningen har følgende konsekvenser for træer og cykelparkering.



**Tabel 1 Konsekvenser for træer**

Antal træer i projektområdet før projekt	Antal træer fældes (forventet antal)	Alder	Antal efter projekt	Tilvækst / reduktion	Art og størrelse
22	5 platan 13 tjørn 6 ahorn	Ca. 40 år	22	0	Platan Tjørn Ahorn

Ved løsningen er det nødvendigt at fjerne fem større platantræer på Strandboulevarden. Desuden er det nødvendigt at fjerne 13 tjørn og seks ahorntræer langs Svendborggade. De 13 tjørn er udpeget som bevaringsværdige i lokalplan 545 og en fjernelse af træerne kræver derfor dispensation fra lokalplanen. Langs Svendborggade plantes ca. 22 nye træer. Der forventes plantet ca. 245 nye træer på Østre Gasværksgrunden, når den resterende del af Teknik- og Miljøforvaltningens anlægsprojekt gennemføres efter 2022.

**Tabel 2 Konsekvenser for cykelparkeringspladser**

Antal pladser i projektområdet før projekt	Antal pladser efter projekt	Tilvækst / reduktion
0	190	190

Cykelparkering etableres som midlertidig støttefodsparkering på afmærkede felter. 90 pladser placeres langs skøjtehallen og 100 pladser på forpladsen. Mindst 20 af disse pladser vil være til pladskrævende cykler. Når der prioriteres anlægsmåltal til de resterende anlægsarbejder på Østre Gasværksgrunden, forventes den nødvendige cykelparkering samt yderligere pladser efter behov at blive etableret med stativer.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Projektet er med til at understøtte målsætningen i *Fællesskab København* om, at 90 % af københavnernes er enige i at deres lokalområde er varieret og levende, at københavnernes opholder sig 20 % mere i byens rum og, at 90 % af københavnernes oplever, at det er nemt at komme rundt i byen.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 29,2 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 24,3 mio. kr. i perioden 2020-2021, som allerede er afsat. Der søges derfor udelukkende om anlægsmåltal. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Driftsmidlerne er ikke tidligere bevilget. Projektet forventes ibrugtaget i februar 2021.

Eksekvering af løsningen for de nødvendige anlæg i 2020 og 2021 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal på samlet 24,3 mio. kr. i de pågældende år.

Anlæg af den øvrige del af Teknik- og Miljøforvaltningens projekt afventer, at Teknik- og Miljøudvalget på et senere tidspunkt prioriterer anlægsmåltal til dette.

**Table 3 – Overview of desired activities on all management areas**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	Kategorisering af anlægssøsker*	2020	2021	2022	2023	I alt
Reperiodisering af tidligere afsatte midler							
- Projektering	Anlæg	7. Øvrig	6.050				<b>6.050</b>
- Anlæg	Anlæg	7. Øvrig	11.863	6.387			<b>18.250</b>
<b>Anlægsgudgifter i alt (anlægsmåtal)</b>			<b>17.913</b>	<b>6.387</b>			<b>24.300</b>
Afledt drift	Service			155	155	155	465
<b>Serviceudgifter i alt</b>				<b>155</b>	<b>155</b>	<b>155</b>	<b>465</b>

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

Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser (Anlægsanalyse 2016) gennem tiltagene:

Effektiviseringstiltag	Ja	Nej
Styrket koordinering (1,5 %),		X
Projektoptimering (1 %),	X	
Byggeweb (1,7 %),	X	
Digitalisering 3D (0,1 %),		X
Sourcingstrategi (0,3 % af første 40 mio.)		X
Længere planlægningshorisont (2-4 %)		X
Skalering af anlægskrav (0,1 %).	X	

Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,8 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

### ***Koordinering og/eller synergi med genopretningsprojekter og andre projekter***

Projektet bør koordineres med Økonomiforvaltningens igangværende anlæg af ny skøjtehal og parkeringshus på Østre Gasværksgrunden, som forventes afsluttet i februar 2021. Hvis projektet ikke tildeles anlægsmåtal i 2020 og 2021, kan skøjtehal og parkeringshus ikke ibrugtages, når de står færdige, forventet i februar 2021.

Det er en forudsætning for ibrugtagning af skøjtehallen, at HOFOR etablerer og finansierer en regnvandsledning. Ledningerne er en betingelse for, at vejen kan afvandes og dermed kan trafikeres. Teknik- og Miljøforvaltningen anlægger en spildevandsledning til skøjtehallen og en vejkasse langs Svendborggade, som ledningerne placeres i.

### **Risikovurdering**

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

### **Bevillingstekniske oplysninger**

Projektet har estimerede anlægsgudgifter på i alt 24,3 mio. kr. i perioden 2020-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr.

årligt fra 2021 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med projektet på 0,1 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i februar 2021.

Reglerne for statens modregning af kommunes parkeringsindtægter blev ændret pr. 1. januar 2019. Hidtil har konsekvensen af de eksisterende regler været, at mer-/mindre indtægter kun påvirkede servicemåltallet og dermed ikke havde en finansiel betydning. Fremover og dermed med virkning for dette initiativ vil 30 % af mer-/mindre indtægten også have finansiel betydning. Den fulde mer-/mindre indtægt vil som hidtil påvirke servicemåltallet.

Eksekvering af løsningen i 2020 og 2021 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal på samlet 24,3 mio. kr. i de pågældende år.

**Tabel 4 - Øvrige anlægsprojekter:**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/Udgift (I/U)	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>									
Reperiodisering af anlægsbevilling	TMU	2000	U	17.913	6.387		-24.300		
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>17.913</b>	<b>6.387</b>		<b>-24.300</b>		
<i>Serviceudgifter</i>									
Afledt drift	TMU	1000	U		155	155	155	<b>465</b>	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>					<b>155</b>	<b>155</b>	155		
<i>Afledt servicemåltalseffekt</i>									
- Provenutab				70	88	88	88	<b>334</b>	
Finansieringstab ved nedlagt parkeringsplads	TMU	1010	U	21	26	26	26	<b>100</b>	

**Tabel 5 – Tidsangivelse**

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2020 og ibrugtaget februar 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevillingen forventes givet	December 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Februar 2021

Tidsplanen er udarbejdet under forudsætning af, at anlægsmåltallet prioriteres i budgetaftalen og at anlægsmidlerne er frigjort med en indstilling inden januar 2020, så projektering, forundersøgelser og udbud straks kan igangsættes og at det udførende anlægsarbejde kan igangsættes i efteråret 2020. Derved kan anlægsarbejdet færdiggøres i en udstrækning, så skøjtehallen kan ibrugtages i februar 2021. Herefter og frem til juni 2021 færdiggøres afsluttende mindre arbejder såsom asfaltslidlag og beplantning. Tidsplanen forudsætter, at HOFOR anlægger en regnvandsledning, som er nødvendig for at vejen kan afvandes og dermed kan trafikeres.

### Øvrige tekniske oplysninger

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

## Bydel og adresse

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

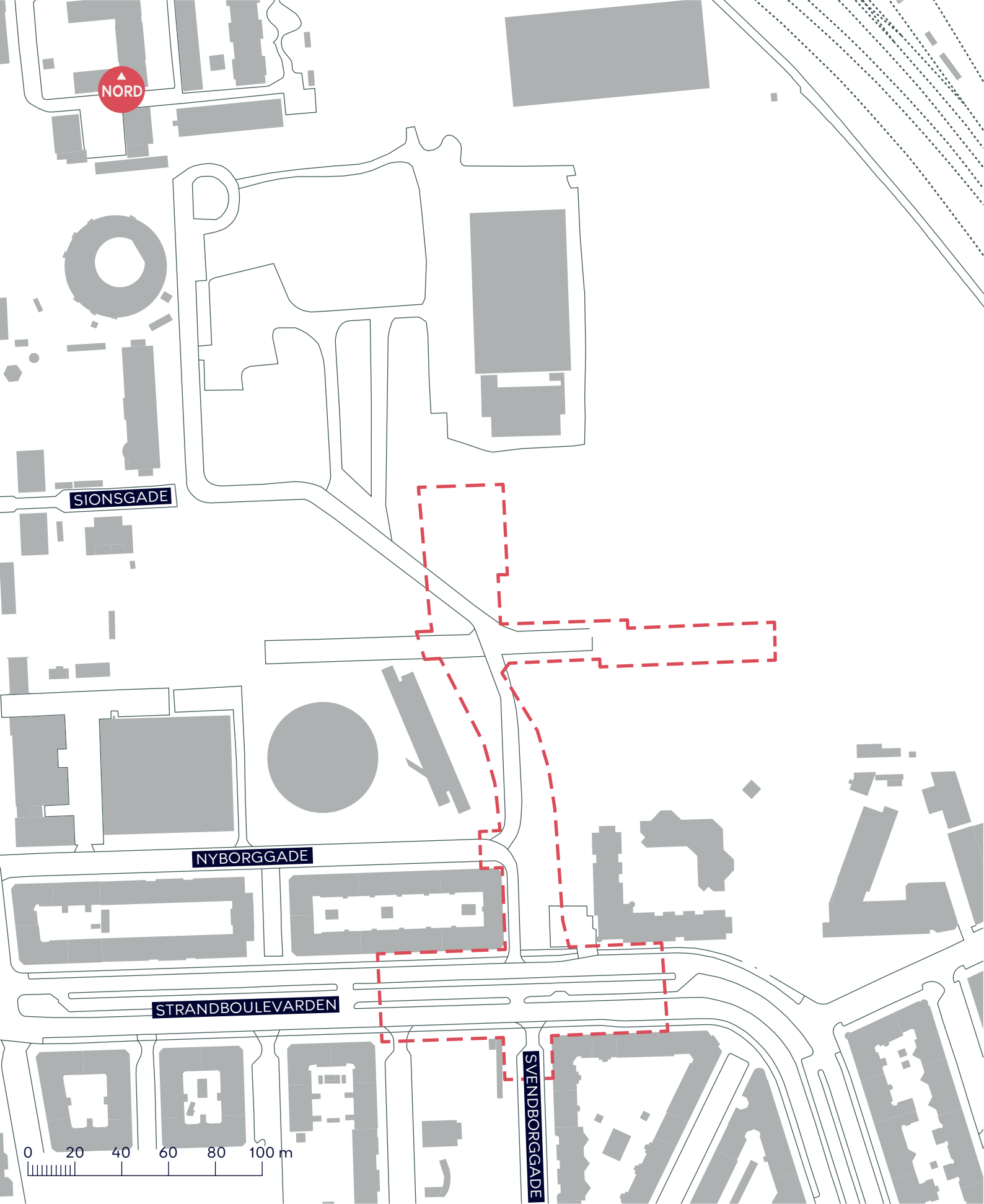
## Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2015: <i>Helhedsplan og forprojektering af skøjtehal</i>		2.600				
Budgetaftale 2016: <i>Hele Østre Gasværksgrunden</i>			99.300			
<b>Afsatte midler i alt</b>		<b>2.600</b>	<b>99.300</b>			

## Bilag

Bilag 1A: Eksisterende forhold

Bilag 1B: Fremtidige forhold



--- Anlægsområde

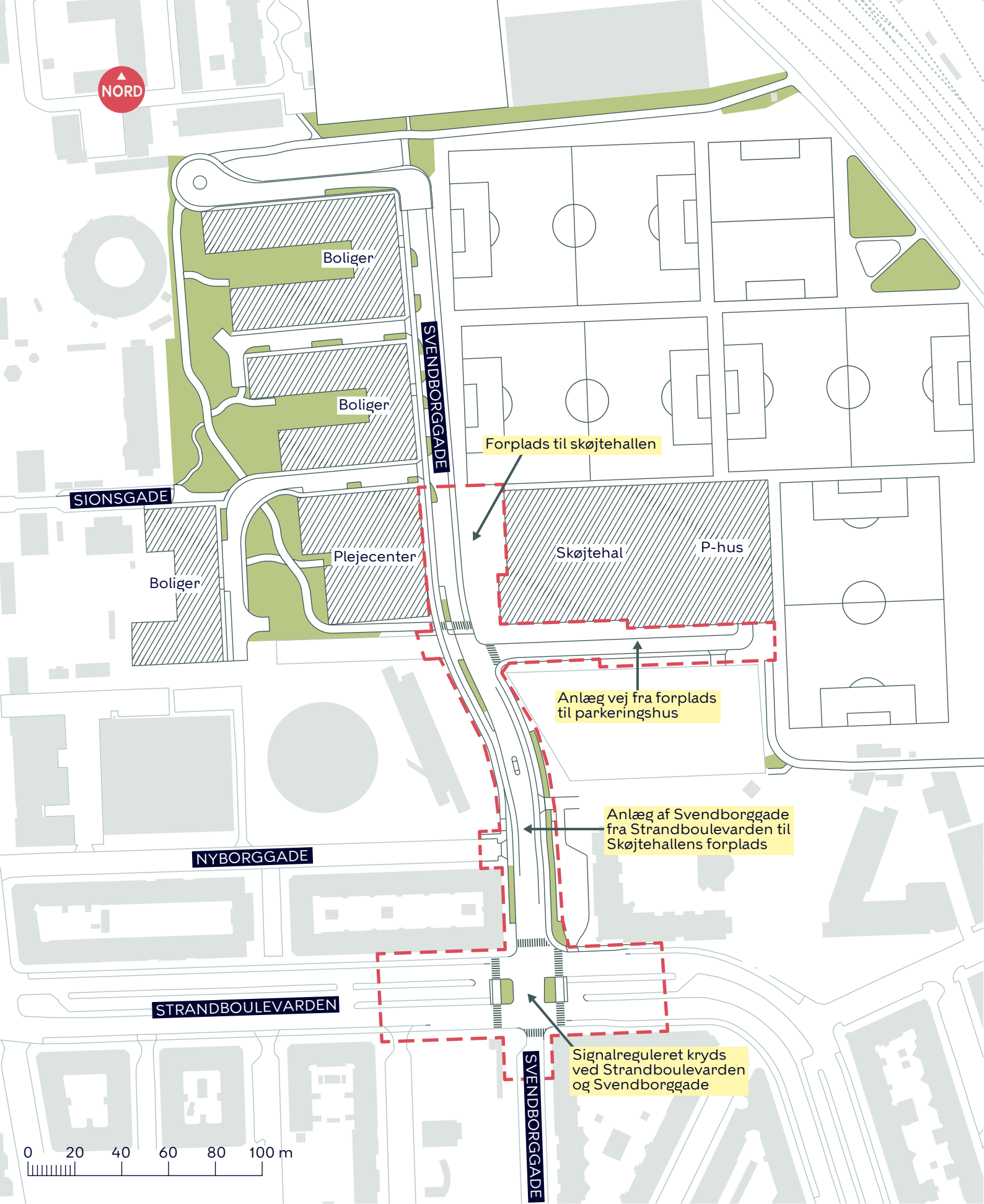
## ØSTRE GASVÆRKSGRUNDEN

Østerbro

Eksisterende forhold

BILAG 1A





--- Anlægsområde

**ØSTRE GASVÆRKSGRUNDEN**

Østerbro

Fremtidige forhold

**BILAG 1B**





## **TM174 Hensigtserklæring vedrørende trafiksikkerhed for fodgængere og cyklister i vejkrydset ved Kalkbrænderihavns­gade/Sundkrogsgade/Vordingborggade, Østerbro**

### **Baggrund**

Der er blevet bestilt en hensigtserklæring vedrørende trafiksikkerhed for fodgængere og cyklister i vejkrydset ved Kalkbrænderihavns­gade/Sundkrogsgade/Vordingborggade.

### **Indhold**

Forslag til tekst:

***”Forbedret trafiksikkerhed for cyklister og fodgængere i krydset Kalkbrænderihavns­gade/Sundkrogsgade/Vordingborggade***

*Parterne er enige om at forbedre trafiksikkerheden for cyklister og fodgængere i krydset Kalkbrænderihavns­gade/Sundkrogsgade/Vordingborggade. Parterne afventer genåbningen af Århusgade primo 2020, hvorefter Teknik- og Miljøforvaltningen overvåger den trafikale situation og vender tilbage med et budgetnotat til Budget 2021, såfremt der stadig er et behov for at forbedre trafiksikkerheden i krydset.”*



## TM66 Grønttorvet og F. L. Smidth-området, Valby – cykel- og gangforbindelse, udvidet foranalyse



Foto Københavns Kommune



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om en udvidet foranalyse af cykel- og gangforbindelse mellem Grønttorvet og F. L. Smidth-området i Valby til forhandlingerne om Budget 2020. Resultatet af den udvidede foranalyse kan indgå i forhandlingerne om Budget 2022.

Der blev i Budget 2018 afsat midler til en foranalyse om en cykel og gangforbindelse mellem Grønttorvet og F.L. Smidth-området. Resultatet af foranalysen, der blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2018, viste at det udpegede sted for cykel- og gangforbindelsen er et komplekst sted at krydse jernbanen, og at dette kan gøres med både en bro- eller en tunnelløsning. Begge løsninger kræver yderligere undersøgelser.

### Indhold

Cykel- og gangforbindelsen mellem Grønttorvet og F.L. Smidth-området kan, ud over at forbinde de to byudviklingsområder hen over baneterrænet, skabe en tryk og trafiksikker adgang til skoler og institutioner med videre i henholdsvis det nordlige og sydlige Valby. For Grønttorvet har forbindelsen desuden den funktion, at den forbinder området med det centrale Valby og kobler det til Det Grønne Cykelrutenet via Valbyruten, som indgår i Det Grønne Cykelrutenet. Det Grønne Cykelrutenet løber nord for banen og skaber en rekreativ rute til og fra Vigerslev Allé Station og Ny Ellebjerg Station, og dermed til hele det offentlige transportnetværk.

Den udvidede foranalyse skal præcisere omkostninger og økonomiske risici forbundet med etableringen af cykel- og gangforbindelsen. Derudover skal foranalysen afklare, om forbindelsens udfordringer og problematikker i forbindelse med anlæg over baneterrænet bedst overkommes ved en bro eller en tunnelløsning. Vanskeligheden består blandt andet i, at de syv jernbanespor (to S-togsspor, to fjerntogsspor to nye fjerntogsspor for København-Ringsted og et sporskifte) er beliggende i forskellige højder. Det betyder, at forbindelsen bliver enten meget høj eller meget dyb. Der er tidligere anslået en anlægssum på mellem 114 mio. kr. for broløsning og 146 mio. kr. for tunnelløsning.



Erfaringsmæssigt er der udfordringer forbundet med anlæg af både en bro- eller tunnelloøsning, særligt når disse går over/under banelegemer og skal etableres i tæt bebyggede områder. Det skyldes primært de høje krav til sikkerhed og farbarhed på banen under anlægsperioden og indpasning af ramper, der opfylder kravene til tilgængelighed i bymiljøet.

Foranalysen indeholder blandt andet følgende supplerende undersøgelser:

- Afklaring med Banedanmark om hvad der under hensyn til tekniske- og sikkerhedsmæssige aspekter kan tillades i forhold til sporanlæg/sporskifte
- Betydningen af, at de syv spor ligger i forskellige niveauer
- Forslag til, hvordan togforbindelserne (fjerntog/S-tog) kan opretholdes i anlægsperioden
- Afklaring af, om forbindelsen kan indgå i det fremtidige byggeri på hver side af forbindelsen
- Vurdering af tilslutningsmulighederne nord og syd for banen
- Jordbunds- og grundvandsundersøgelse herunder miljøundersøgelse forurening med videre og eventuel re-infiltration for at sikre, at forureningen ikke spredes
- Afklaring af matrikulære forhold og aftaler
- Vurdering af om de lange ramper på hver side af forbindelsen eventuelt kan erstattes af elevatorer
- Beskrivelse af fordele og ulemper inklusiv økonomi- og risikovurdering
- Afklaring af hvorvidt det er fordelagtigt at overdrage bygherrerollen til ekstern bygherre
- Afdækning af alternative muligheder for geografisk placering af cykel- og gangforbindelsen med henblik på at reducere omkostningerne.

Resultatet af den udvidede foranalyse forventes at blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget primo 2021.

Resultatet af den tidligere foranalyse fremgår af henvisning nedenfor til Lokalplan 391.

Der var i forbindelse med den tidligere foranalyse lavet aftaler med DSB og F.L. Smidth om tilskud på i alt 12,3 mio. kr. til selve anlægsprojektet, som alle var betinget af, at Københavns Kommune tilvejebragte restfinansieringen senest ved udgangen af 2018. Såfremt der bevilliges finansiering og anlægsmåltal til at etablere en cykel- og gangforbindelse undersøges mulighederne for fornyet medfinansiering.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

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

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

#### **Økonomi**

Den udvidede foranalyse har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,0 mio. kr. i 2020. Den udvidede foranalyse forventes færdig i december 2020.

Eksekvering af anlægsprojekter i 2020 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i 2020.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Udvidet foranalyse	Anlæg	3.000				<b>3.000</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>3.000</b>				<b>3.000</b>

Der vil i arbejdet med den udvidede foranalyse blive anvendt både ekstern rådgivning og interne ressourcer. Det vurderes, at analysen overvejende vil skulle udføres af eksterne parter, således at interne ressourcer estimeres til ca. 0,45-0,60 mio. kr., mens omkostninger til ekstern rådgivning estimeres til ca. 2,40-2,55 mio. kr.

### Risikovurdering

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

### Bevillingstekniske oplysninger

Den udvidede foranalyse har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,0 mio. kr. i 2020. Den udvidede foranalyse forventes færdig i december 2020.

**Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
Udvidet foranalyse	2000	3.000				<b>3.000</b>	3.000
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>3.000</b>				<b>3.000</b>	<b>3.000</b>

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2020 og ibrugtaget december 2020.

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

### Øvrige tekniske oplysninger

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

### Bydel og adresse

Grønttorvet og F.L. Smidth-området

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

### Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat midler til formålet. Der er gennemført en foranalyse på opgaven, som er givet i rapportform af 18.05.2018.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>I alt</b>
Budgetaftale 2018	100	650					750
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>100</b>	<b>650</b>					<b>750</b>

### Henvisninger

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

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

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

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

## TM6 Håndtering af efterladte cykler



### Baggrund

Der står i dag ca. 32.000 efterladte cykler i København. Hvert år efterlades ca. 10.000 cykler. De efterladte cykler mindsker fremkommeligheden i byen, blandt andet ved at spærre for cykelparkeringspladser. Det er 13 gange billigere at fjerne en efterladt cykel (213 kr. per cykel) end at anlægge en tilsvarende cykelparkeringsplads (minimum 2.800 kr. per plads). Derfor foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen en styrket indsats for cykelindsamlingen.

### Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen indsamler i dag ca. 15.000 efterladte cykler om året. Indsatsen med indsamlingen af efterladte cykler er i dag optimeret, så der bliver indsamlet 90 % flere cykler om året i forhold til gennemsnittet i perioden 2011-2015. Det skyldes implementeringen af en lærende algoritme i det digitale cykelregistreringssystem, som guider medarbejderne hen til de steder i København, hvor der historisk set er flest efterladte cykler. Udover de ovennævnte initiativer startede forvaltningen i oktober 2018 et projekt, efter aftale med Københavns Politi, om donation af efterladte cykler til almennyttige og velgørende formål. Den foreløbige evaluering viser, at der i alt blev doneret 251 cykler i perioden fra 1. oktober – 1. januar 2018. Dette svarer til, at knap 2% af de donerbare cykler blev doneret. Resultatet er meget begrænset set i forhold det samlede antal indsamlede cykler på omkring 15.000 stk. Der vil skulle kunne afsættes en større procentdel af de indsamlede cykler før Teknik- og Miljøforvaltningen vil overveje at søge Københavns Politi om genetablering af et lignende projekt. Den endelige evaluering af forsøgsprojektet vil fremgå af den kommende cykelredegørelse for 2020. Forvaltningen vil dog fortsætte forebyggelsesindsatsen ved at gennemføre kampagnen "Giv din cykel videre", som opfordrer borgerne til at donere gamle cykler til cykelhandlere, socialøkonomiske virksomheder og almennyttige projekter, herunder skoler og bemandede legepladser.

Med den nuværende driftsindsats vil der stadig stå 8.500 efterladte cykler i byen i 2025. Samtidig køres samtlige indsamlede cykler til Københavns Kommunes og Københavns Politis lager på Amager, hvilket medfører meget transporttid for at komme af med de indsamlede cykler. Derfor foreslår forvaltningen to supplerende indsatser for at fjerne de mange efterladte cykler:

1. Intensivering af indsamlingen af efterladte cykler i form af to ekstra årsværk i 2020. Målsætning for indsatserne er, at de to ekstra driftsmedarbejdere indsamler i alt 5.000 efterladte cykler i 2020.
2. Den eksisterende håndtering af efterladte cykler optimeres med yderligere 15 % frem mod 2025, ved at etablere decentrale opbevaringssteder og udvikle og implementering af nye optimeringstiltag. Ved at etablere decentrale opbevaringssteder, transporteres cyklerne over kortere afstande. Derudover vil der være behov for udvikling og implementering af forskellige tiltag i indsamlingen. Eksempelvis differentierede tidspunkter for opmærkning, således at opmærkning af cykler sker, når færrest cykler er parkerede. For at kunne gennemføre de foreslåede tiltag, vil der være behov for at afsætte et halvt årsværk til projektledelse i perioden 2020 til 2022.

De estimerede optimeringsmuligheder er anført ud fra antagelsen om, at antallet af efterladte cykler i byen vil stige med 25% frem mod 2025. Denne antagelse bygger på fremtidsscenarierne i *Cykelregnskabet 2016*, hvor der forventes en stigning på 25% frem mod 2025 i cykeltrafikken grundet befolkningstilvæksten i København. Ved gennemførelse af den foreslåede intensivering og optimering vurderes det, at efterslæbet på indsamling af efterladte cykler vil være indhentet primo 2025. Herefter vil forvaltningen udelukkende skulle indsamle de cykler, der årligt efterlades.

I Budget 2017 blev der afsat 0,7 mio. kr. årligt i drift til cykeloprydning i 2017-2021. Teknik- og Miljøforvaltningen vil søge om at få denne bevillingen forlænget. Hvis bevillingen fra 2017 ikke forlænges ved bevillingsudløb i forbindelse med Budget 2021, vil effekten af det beskrevne forslag ikke kunne realiseres.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Effekten af tiltagene er, at forvaltningen bliver i stand til at holde mængden af efterladte cykler i København nede, så pladsen kan benyttes til cykler, der er i brug. Indsatsen understøtter målsætningen i *Fællesskab København* om, at 70 % af københavnernes er tilfredse med mulighederne for cykelparkering i 2025. Data fra *Cykelreddegørelsen 2019* viser, at tilfredsheden med cykelparkering blandt cyklister er 37 %, og dermed samme niveau som i 2016. Dette initiativ vil på sigt kunne bidrage til at tilfredsheden med cykelparkering øges.

#### **Økonomi**

Projektet har estimerede driftsudgifter på i alt 1,5 mio. kr. i 2020, 0,5 mio. kr. i 2021, 0,4 mio. kr. i 2022 og 0,05 mio. kr. i 2023. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2020.

**Tabel 4 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Intensivering af cykelindsamlingen (bemanding)	Service	1.049				<b>1.049</b>
Optimering af cykelindsamlingen	Service	455	455	430	50	<b>1.390</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.504</b>	<b>455</b>	<b>430</b>	<b>50</b>	<b>2.439</b>

#### **Bevillingstekniske oplysninger**

Projektet har estimerede driftsudgifter på i alt 1,5 mio. kr. i 2020, 0,5 mio. kr. i 2021, 0,4 mio. kr. i 2022 og 0,05 mio. kr. i 2023. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2020.

**Tabel 5 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift	1000	1.504	455	430	50	2.439
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>1.504</b>	<b>455</b>	<b>430</b>	<b>50</b>	<b>2.439</b>

**Tabel 6 – Tidsangivelse**

Projektet forventes ibrugtaget januar 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2020

**Øvrige tekniske oplysninger**

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

**Bydel og adresse**

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

**Tidligere afsatte midler**

I Overførselssagen 2014-2015 blev der afsat 1,7 mio. kr. til projektet *KBH Cykelhåndtering*. Projektet blev desuden støttet med 1,1 mio. kr. fra den statslige *Pulje til supercykelstier og cykelparkering*. I Budget 2017 blev der afsat 0,7 mio. kr. årligt i drift til cykeloprydning i 2017-2021, herefter ophører bevillingen.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2014-15					480	1.210	
Budgetaftale 2017						725	725
<b>Afsatte midler i alt</b>					<b>480</b>	<b>1.935</b>	<b>725</b>



## TM10 Cykelsti på den nordlige del af Strandboulevarden, Østerbro



Foto Københavns Kommune



### Baggrund

I budgetaftalen for 2019 indgik der en hensigtserklæring om at afsøge mulighederne for at etablere cykelsti på den nordlige del af Strandboulevarden frem mod Budget 2020. Løsningen skal indeholde forslag til etablering af erstatningsparkeringspladser, sikring af bevaringsværdige træer samt finansiering af anlæg og drift. En cykelsti på denne strækning vil forbedre trafikikkerheden og skabe øget tryghed for cyklister, som i dag færdes mellem kørende og parkerede biler. Strækningen mellem Vordingborggade og Nordre Frihavnsgade er den eneste på Strandboulevarden, hvor der endnu ikke er givet anlægsbevilling til etablering af cykelsti.

### Indhold

Det foreslås at etablere en 650 meter lang cykelsti på strækningen mellem Løgstørgade og Nordre Frihavnsgade. Forslaget omfatter alene en cykelsti i den vestlige side af vejen, da en cykelsti i den østlige side forventes etableret som en del af Københavns Kommunes skybrudsprojekt, der anlægges på overfladen på samme strækning. Skybrudsprojektet og dermed cykelstien i den østlige side finansieres af HOFOR.

Forslaget indeholder en cykelsti med kantsten, et busstoppested og ombygning af tre signalregulerede kryds på strækningen.

Kørebanen består i dag af to vognbaner i hver retning. Ved anlæg af skybrudsprojektet reduceres antallet af vejbaner til en enkelt vognbane i hver retning i den vestlige side af Strandboulevarden.

#### *Parkeringspladser*

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer ikke, at nærværende projekt om etablering af cykelsti vil medføre nedlæggelse af parkeringspladser. Der vil blive nedlagt parkeringspladser på Strandboulevarden som følge af Københavns Kommunes skybrudsprojekt på overfladen og HOFORs skybrudstunnel.

### Træer

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer ikke, at nærværende projekt om etablering af cykelsti vil medføre fældning af træer. Der vil blive fældet træer på Strandboulevarden som følge af Københavns Kommunes skybrudsprojekt på overfladen og HOFORs skybrudstunnel.

### Cykelparkeringspladser

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer ikke, at projektet vil medføre nedlæggelse af cykelparkeringspladser.

### Overordnede målsætninger og effekter

Ved anlæg af cykelstien forbedres trafikikkerheden for de bløde trafikanter på strækningen. Projektet understøtter 2025-målene i *Fællesskab København* om, at 50 % af ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel, og at 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 12,6 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

### Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,5 mio. kr. i perioden 2020-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til renhold og vintertjeneste. Estimatet af den afledte drift er baseret på erfaringspriser fra kommunens udbud af tilsvarende opgaver.

Projektet forventes ibrugtaget i december 2022.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2020-2023 forudsætter, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Cykelsti nordlig del af Strandboulevarden	Anlæg	1.000	4.000	5.200	300	<b>10.500</b>
Afledt drift cykelsti nordlig del af Strandboulevarden	Service				66	<b>66</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.000</b>	<b>4.000</b>	<b>5.200</b>	<b>366</b>	<b>10.566</b>

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

Det forventes, at der kan opnås effektiviseringsbesparelser (Anlægsanalyse 2016) gennem tiltagene:

Effektiviseringstiltag	Ja	Nej
Styrket koordinering (1,5 %)	x	
Projektoptimering (1 %)		x
Byggeweb (1,7 %)	X	
Digitalisering 3D (0,1 %)		x
Sourcingstrategi (0,3 % af første 40 mio. kr.)		x



Længere planlægningshorisont (2-4 %)	x	
Skalering af anlægskrav (0,1 %)	x	

Dermed opnås en samlet effektivisering på 3,6-5,6 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

### **Koordinering og/eller synergi med genopretningsprojekter og andre projekter**

Projektet vil blive koordineret med Københavns Kommunes skybrudsprojekt, der anlægges på overfladen på samme strækning og med HOFORs skybrudstunnel, der anlægges delvist på samme strækning. HOFOR forventer at anlægge tunnelprojektet i perioden medio 2018 til 2021. Det er endnu uafklaret, om forvaltningen kan anlægge samtidig med eller umiddelbart efter HOFORs anlæg af skybrudstunnelen. Projektet vil tillige blive koordineret med projektet om etablering cykelstier på Strandboulevarden syd (Nordre Frihavnsgade - Fridtjof Nansens Plads), hvortil der blev afsat midler ved Budget 2019. Bilag 1 indeholder et oversigtskort med de tidligere beslutninger på Strandboulevarden.

### **Risikovurdering**

Anlægsprojektet vurderes at være ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

### **Bevillingstekniske oplysninger**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,5 mio. kr. i perioden 2020-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2023 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2022.

**Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering	2000	1.000	1.000	200	200	<b>2.400</b>	2.200
- Udførsel	2000		3.000	5.000	100	<b>8.100</b>	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>1.000</b>	<b>4.000</b>	<b>5.200</b>	<b>300</b>	<b>10.500</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift	1000				66	<b>66</b>	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>1.000</b>	<b>4.000</b>	<b>5.200</b>	<b>366</b>	<b>10.566</b>	

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Projektering af anlægsprojektet forventes igangsat januar 2020. Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat august 2021 og ibrugtaget december 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2021
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2022

### **Øvrige tekniske oplysninger**

Projektet kan ikke igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

## Bydel og adresse

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

## Tidligere afsatte midler

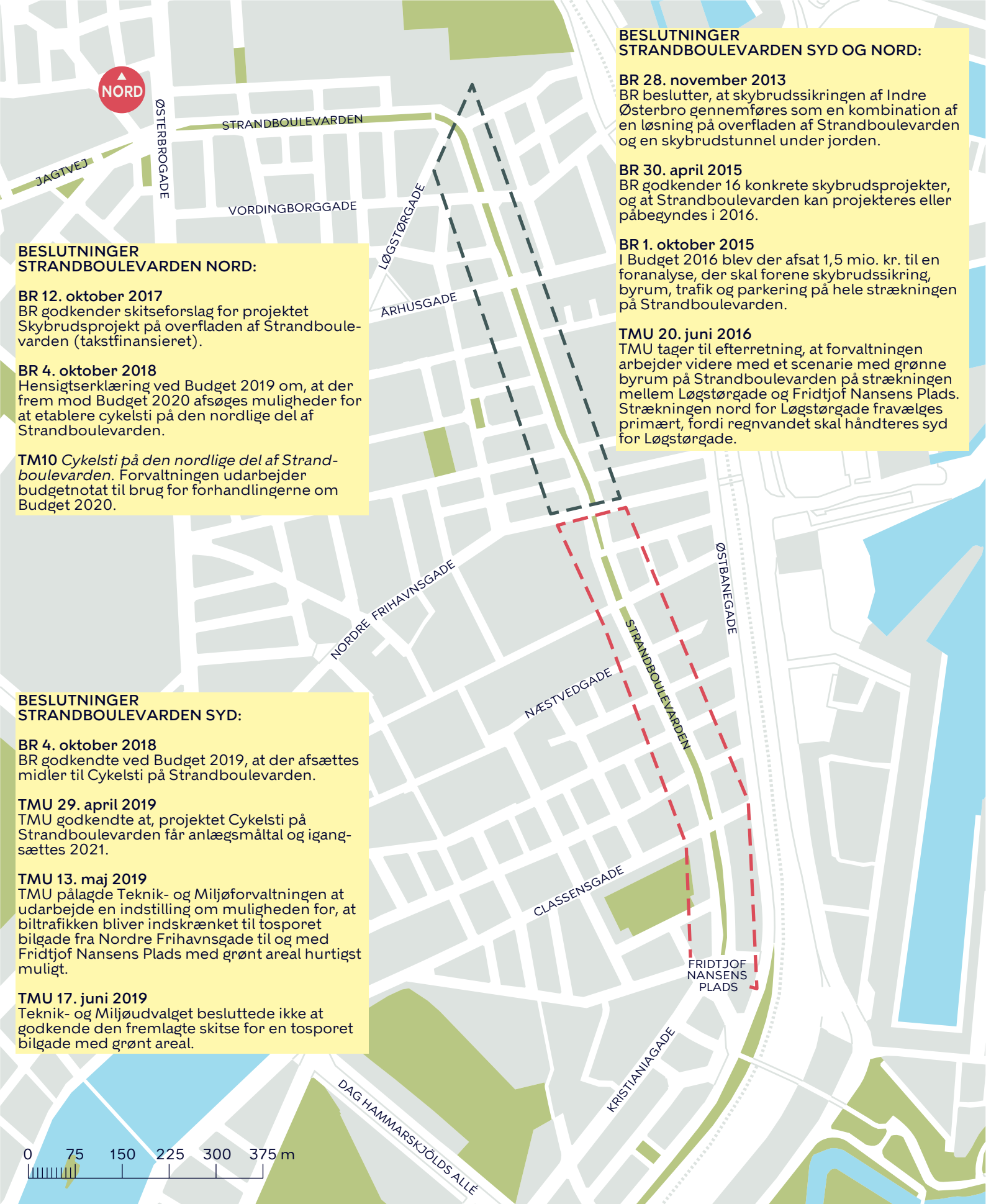
Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.

## Bilag

Bilag 1 Strandboulevarden – tidligere beslutninger

Bilag 2 Notat om Strandboulevarden, skybrudsprojekt – orientering om ændring

Bilag 3 Tværsnit



## BESLUTNINGER STRANDBOULEVARDEN SYD OG NORD:

### BR 28. november 2013

BR beslutter, at skybrudssikringen af Indre Østerbro gennemføres som en kombination af en løsning på overfladen af Strandboulevarden og en skybrudstunnel under jorden.

### BR 30. april 2015

BR godkender 16 konkrete skybrudsprojekter, og at Strandboulevarden kan projekteres eller påbegyndes i 2016.

### BR 1. oktober 2015

I Budget 2016 blev der afsat 1,5 mio. kr. til en foranalyse, der skal forene skybrudssikring, byrum, trafik og parkering på hele strækningen på Strandboulevarden.

### TMU 20. juni 2016

TMU tager til efterretning, at forvaltningen arbejder videre med et scenarie med grønne byrum på Strandboulevarden på strækningen mellem Løgstørgade og Fridtjof Nansens Plads. Strækningen nord for Løgstørgade fravælges primært, fordi regnvandet skal håndteres syd for Løgstørgade.

## BESLUTNINGER STRANDBOULEVARDEN NORD:

### BR 12. oktober 2017

BR godkender skitseforslag for projektet Skybrudsprojekt på overfladen af Strandboulevarden (takstfinansieret).

### BR 4. oktober 2018

Hensigtserklæring ved Budget 2019 om, at der frem mod Budget 2020 afsøges muligheder for at etablere cykelsti på den nordlige del af Strandboulevarden.

**TM10** *Cykelsti på den nordlige del af Strandboulevarden.* Forvaltningen udarbejder budgetnotat til brug for forhandlingerne om Budget 2020.

## BESLUTNINGER STRANDBOULEVARDEN SYD:

### BR 4. oktober 2018

BR godkendte ved Budget 2019, at der afsættes midler til Cykelsti på Strandboulevarden.

### TMU 29. april 2019

TMU godkendte at, projektet Cykelsti på Strandboulevarden får anlægsmåltal og igangsættes 2021.

### TMU 13. maj 2019

TMU pålagde Teknik- og Miljøforvaltningen at udarbejde en indstilling om muligheden for, at biltrafikken bliver indskrænket til tosporet bilgade fra Nordre Frihavnsgade til og med Fridtjof Nansens Plads med grønt areal hurtigst muligt.

### TMU 17. juni 2019

Teknik- og Miljøudvalget besluttede ikke at godkende den fremlagte skitse for en tosporet bilgade med grønt areal.

0 75 150 225 300 375 m

- Strandboulevarden Nord
- Strandboulevarden Syd
- BR Borgerrepræsentationen
- TMU Teknik- og Miljøudvalget

## STRANDBOULEVARDEN

Østerbro

Tidligere beslutninger

BILAG 1





Til Teknik- og Miljøudvalget

1. juli 2019

Sagsnr.  
2019-0100372

Dokumentnr.  
2019-0100372-1

### **Strandboulevarden, skybrudsprojekt - orientering om ændring**

Borgerrepræsentationen godkendte 12. oktober 2017 et skitseforslag til skybrudsløsning på Strandboulevarden mellem Løgstørgade og Nordre Frihavnsgade.

Af indstillingen fremgik, at Teknik-og Miljøudvalget ville blive orienteret, hvis projekteringen af skitseforslaget medførte væsentlige ændringer i forhold til det godkendte skitseforslag.

Da der er sket væsentlige ændringer, orienteres Teknik-og Miljøudvalget om disse, så udvalget er bekendt med hovedtræk i en kommende indstilling om endelig godkendelse af projektet. Indstillingen forventes forelagt Teknik-og Miljøudvalget oktober 2019.

Behov for ændringer er affødt af, at det i den videre projektering har vist sig, at der i det oprindelige skitseforslag ikke var indarbejdet en redningsvej langs bygningsfacaderne, der kan leve op til krav fra Beredskabet. Det oprindelige skitseforslag og ændringerne til det kan ses i bilag 1.

Konkret har ovenstående betydning for følgende, som vil blive indarbejdet i den kommende indstilling:

- Skybrudsprojektets placering på Strandboulevarden
- Konsekvenser for parkering
- Konsekvenser for træer

### **Ændringer, der bliver indarbejdet i den kommende indstilling**

Der redegøres her for hovedtræk i ændringerne, der også bliver indarbejdet i indstillingen om endelig godkendelse af projektet.

#### *Placering af skybrudsprojektet*

Der skal gøres plads til et redningsareal langs bygningsfacaden, hvilket betyder, at skybrudsprojektet rykkes længere ind mod vejmidten end forudsat i skitseforslaget.

I det godkendte skitseprojekt var skybrudsprojektet placeret i Strandboulevardens vestlige side. I den kommende indstilling anbefaler forvaltningen, at skybrudsprojektet flyttes til den østlige

### **Klimatilpasning Øst**

Islands Brygge 37  
Postboks 339  
2300 København S

EAN nummer  
5798009809452

side, fordi denne placering er såvel økonomisk som vandteknisk ligeværdig med en placering i den vestlige side, og fordi placering i den østlige side vil medføre færrest fældede træer og færrest nedlagte parkeringspladser. Det samlede projekt er takstfinansieret.

*Nedlæggelse af parkeringspladser og konsekvenser for træer*

Nedlæggelse af yderligere parkeringspladser end forudsat i skitseforslaget, og fældning af flere træer end forudsat i skitseforslaget er nødvendig for at fastholde den nødvendige forsinkelsesvolumen (2.000 m<sup>3</sup>), der gør, at skybrudsprojektet kommer til at virke efter hensigten.. De nedlagte parkeringspladser søges erstattet i nærområdet, og alle fældede træer erstattes med nye træer. Antallet af parkeringspladser, der nedlægges, og antallet af træfældninger i henholdsvis det godkendte skitseforslag og det nye forslag fremgår af nedstående tabel

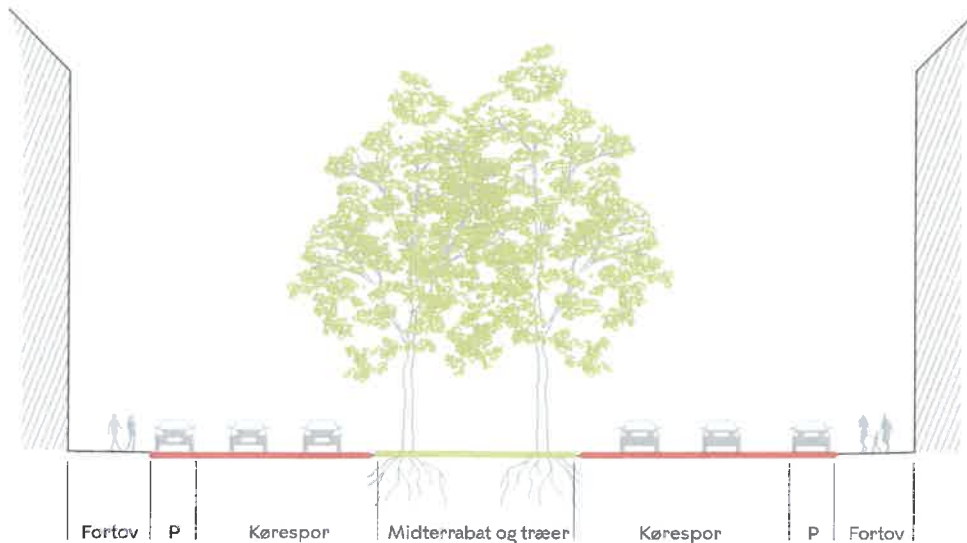
	<b>Godkendt skitseforslag</b>	<b>Nyt forslag</b>
<b>Parkeringspladser</b>	5	46 - 52
<b>Træer</b>	45	73 - 78

20 af træerne fældes som følge af HOFORs tunnelprojekt (BR 12.oktober 2017).

Der vil i indstillingen, hvor projektet fremlægges til endelig godkendelse, blive redegjort detaljeret for træfældninger, nedlæggelse af parkeringspladser og mulige erstatningsparkeringspladser i nærområdet.

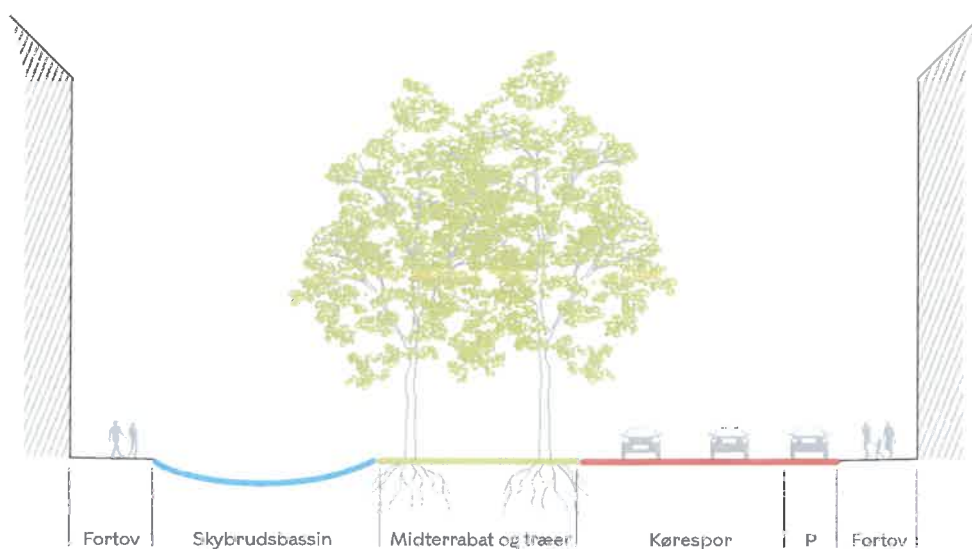
Der er i forbindelse med Budgetaftale 2019 bestilt et budgetnotat til Budget 2020 om anlæg af en cykelsti på den nordlige del af Strandboulevarden. Da Strandboulevarden efter anlæg af skybrudsprojektet ikke er bred nok til at rumme cykeltrafik i begge retninger, vil cykelstien i den ene retning blive placeret på samme side som skybrudsprojektet, (øst-siden), fordi den dér kan fungere som redningsvej. Da etablering af redningsvejen er forårsaget af etableringen af skybrudsprojektet, finansieres den af takstmidler. Det kommende budgetnotat vil derfor alene omfatte en cykelsti i den vestlige side af vejen.

Lone Byskov  
Vicedirektør



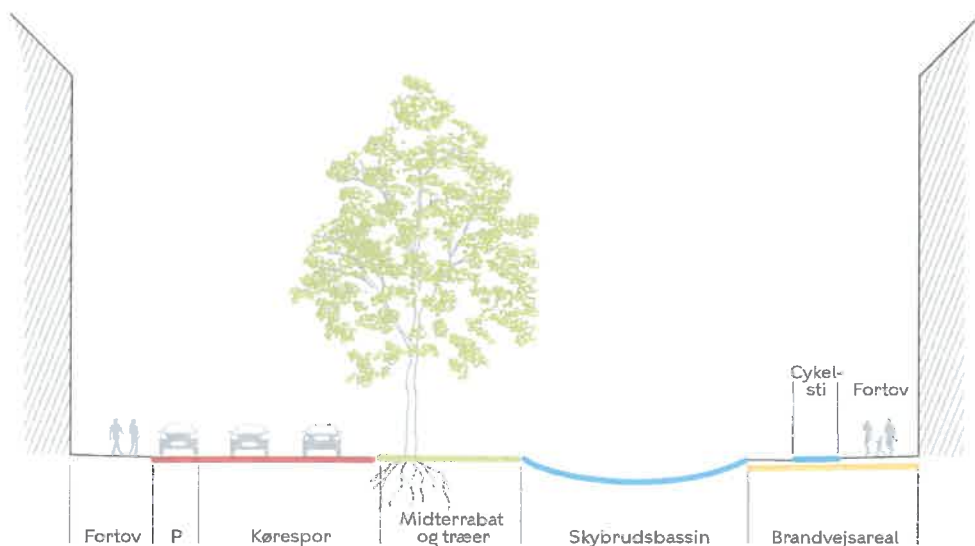
### Eksisterende forhold

I dag er der tre spor, et til parkering og to kørespor



### 1 - Borgerrepræsentationen 12. oktober 2017

Godkendt skitseforslag med skybrudsbassiner i Strandboulevarden vestlige side og uden areal til brandredning.

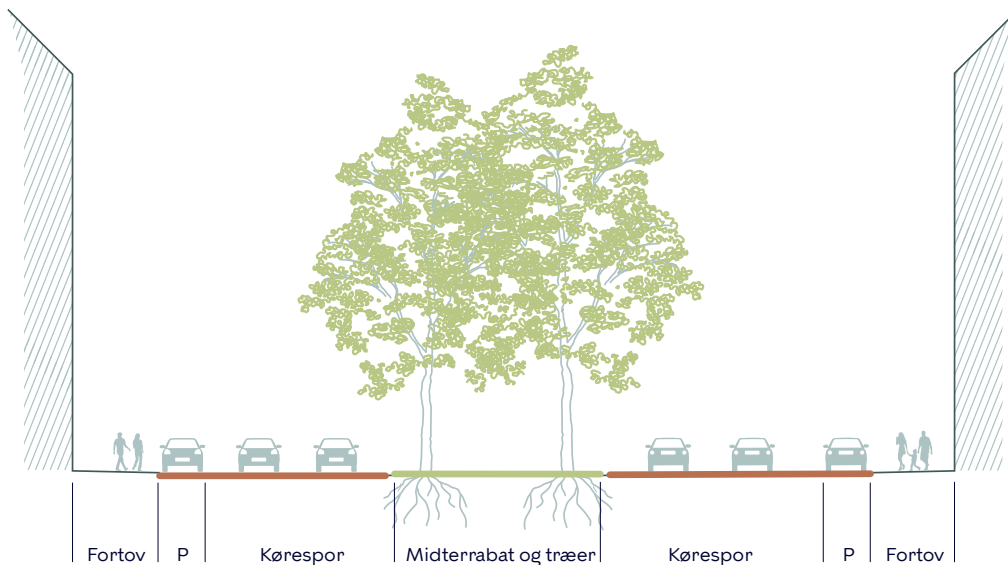


### 2 - Ny disponering af Strandboulevarden

Skybrudsbassiner i Strandboulevardens østlige side og med areal til brandredning.

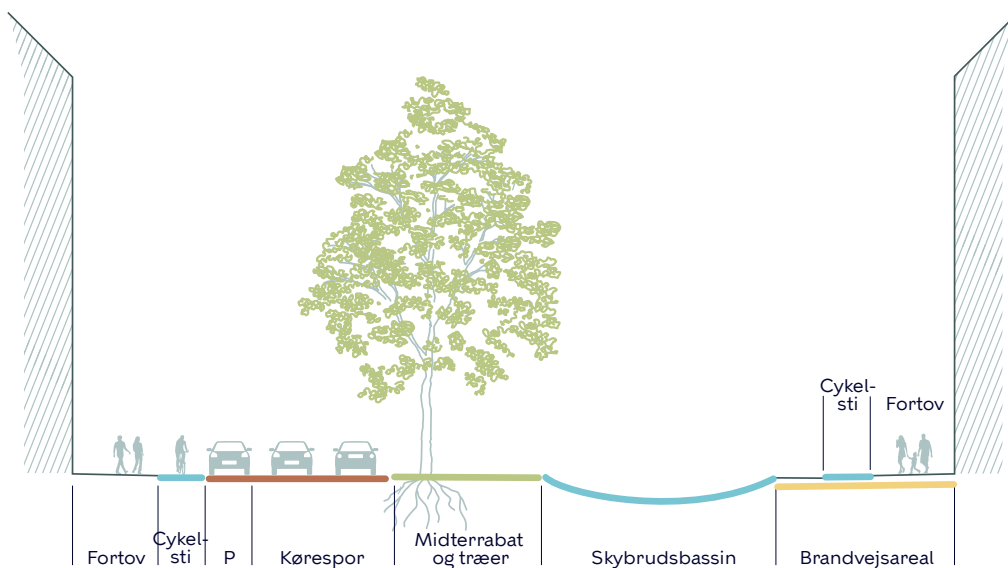
**STRANDBOULEVARDEN NORD**  
Østerbro  
Tværsnit  
**Bilag 1**





### Eksisterende forhold

I dag er der tre spor, et til parkering og to kørespor



### Cykelsti i den vestlige side af Strandboulevarden

Skybrudsbassiner i Strandboulevardens østlige side og med areal til brandredning.

## STRANDBOULEVARDEN NORD

Østerbro

Tværsnit

**Bilag 3**





## TM96 Pulje til tilkøb af cykelforbedringer i forbindelse med klimatilpasningsprojekter, genopretningsprojekter og andre anlægsprojekter



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2020 om en pulje til samtænkning af cykelforbedringer i forbindelse med klimatilpasningsprojekter, genopretningsprojekter og andre anlægsprojekter.

### Indhold

For at sikre en smidig og rettidig koordinering og samtænkning afsættes midler til en treårig pulje, der muliggør løbende tilkøb af cykelforbedringer i forbindelse med anlægsprojekter. En sådan pulje vil markant øge forvaltningens muligheder for at planlægge og gennemføre disse tilkøb, sammenlignet med den nuværende proces, hvor eventuelle tilkøb skal bevilges enkeltvist i forbindelse med de årlige budgetforhandlinger. Dette medvirker til at forsinke de øvrige anlægsprojekter og vil ofte umuliggøre den ønskede koordinering. En flerårig, fleksibel pulje vil tillade løbende samtænkning og optimeret planlægning i langt højere grad end hidtil.

Teknik- og Miljøudvalget vil løbende blive orienteret om udmøntning af puljen gennem forvaltningens årlige cykelreddegørelse. Ved projekter, hvor cykelforbedringerne har negative konsekvenser for fremkommeligheden for øvrige trafikanter samt konsekvenser for bilparkeringspladser og træer, vil Teknik- og Miljøudvalget få forelagt en selvstændig indstilling herom.

### *Besparelspotentiale i forbindelse med tilkøb*

Ved at foretage cykelforbedringer samtidigt med øvrige anlægsarbejder, kan der effektiviseres både i forhold til rådgivning og udførelse af anlægsopgaverne. Det estimeres, at der ved helhedsgenopretning af strækninger og en samtidig cykelstiudvidelse eller anlæg af ny cykelsti, er en besparelse på 30-60 % på cykelprojektet, hvis det samtænkes med helhedsgenopretning fremfor hvis de gennemføres som særskilte projekter. Den konkrete besparelse afhænger dog af, hvilke anlægsprojekter, der er tale om, og hvilke former for cykelforbedringer, der ønskes gennemført.

Mindre cykelforbedringer, som kan foretages i forbindelse med eksterne aktørers gravearbejder, vil også være billigere at gennemføre samtidig med et igangværende anlægsprojekt, og de vil typisk kunne gennemføres for relativt få omkostninger. Hermed



vurderes disse forbedringer at være omkostningseffektive tiltag, som bidrager til øget tilfredshed, tryghed og fremkommelighed for cyklisterne.

Det er også en fordel ved samtænkning af anlægsprojekter, at belægningens samlede levetid ikke reduceres som følge af gentagne opgravninger. Desuden bidrager samtænkning til færre fremkommeligheds- og støjgener for beboere og øvrige trafikanter, idet gentagne afspærringer og vejarbejder undgås.

#### *Behov for fleksibel, treårig pulje*

En treårig pulje muliggør samtænkning med takstfinansieret klimatilpasning, genopretning og øvrige anlægsprojekter, hvor de nuværende bevillinger ikke i sig selv muliggør cykelforbedringer i forbindelse med såkaldte 1:1 genopretninger. Den foreslåede pulje muliggør, at projekterne ikke skal afvente et selvstændigt budgetindspil til cykelforbedringer, og projektet kan derfor udføres indenfor den planlagte tidshorisont.

I forbindelse med eksterne aktørers gravearbejder kan det af og til være relevant at udføre mindre justeringer af cykelstibredde, krydsudformning med videre i forbindelse med reetablering af strækningen. Det anslås, at dette kan være tilfældet ved 20-30 årlige genopretninger, og også her vil det være centralt for muligheden for samtænkning, at der er bevilget midler i form af en flerårig, fleksibel pulje, så de eksterne aktørers planlagte arbejde ikke forsinkes.

#### *Konkrete indsatser*

De konkrete forbedringer, som puljen vil finansiere, udpeges løbende i forbindelse med planlægningen af klimatilpasning, genopretning og øvrige anlægsprojekter. Typen af forbedringer vil primært omfatte:

- Udvidelse eller anlæg af cykelstier udpeget i *Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025*
- Anlæg af cykelsti på steder med cykelbaner
- Forbedringer af overkørsler, etablering af sideløbsbrønde og lignende
- Krydsforbedringer, herunder fremførte cykelstier eller cykelbaner i kryds
- Mindre justeringer af cykelstier
- Cykelstativer
- Optimering og justering af signalanlæg

Som eksempel på større projekter, hvor puljen vil muliggøre cykelforbedringer i forbindelse med en forestående genopretning af en vej, kan nævnes Østrigsgade og Bredgade. Ifølge *Cykelstiprioriteringsplan 2017 -2025* skal de eksisterende cykelbaner på Østrigsgade opgraderes til cykelstier, ligesom supercykelstien på Bredgade er udpeget til at skulle udvides.

Puljen er skalerbar, dog vurderes beløbet at være passende i forhold til forvaltningens kendskab til omfanget af relevante projekter, hvor cykelforbedringer med fordel kan tilkøbes. Omfanget af puljens udmøntning vil dog afhænge af, hvilke typer projekter og tiltag, der kan gennemføres. Ved nogle ledningsarbejder udført af eksterne aktører, kan det være ukompliceret at gennemføre mindre, men effektive forbedringer. Ved større projekter som eksempelvis Østrigsgade er koordineringsarbejdet selvfølgelig mere omfattende, men langt at foretrække i forhold til at gennemføre to separate projekter.

Den foreslåede pulje estimeres at kunne bidrage til cykelforbedringer på 5-15 anlægsprojekter i forbindelse med forvaltningens egne indsatser indenfor klimatilpasning, genopretning samt øvrige anlægsprojekter uden bevilgede cykelforbedringer i den treårige periode, som puljen dækker. Dertil forventes det, at der kan udføres en række især mindre

forbedringer i forbindelse med eksterne aktørers gravearbejder, som primært vil afhænge af, om der kan opnås enighed om at samkoordinere anlægsarbejdet. Her er det forvaltningens skøn, at den foreslåede pulje vil kunne bruges i forbindelse med 20-30 eksterne gravearbejder årligt.

Cykeltiltagene i forbindelse med puljen forventes kun i få tilfælde at have negative konsekvenser for bilparkering, andre transportformers fremkommelighed og træer. I sådanne tilfælde forelægges projekterne for Teknik- og Miljøudvalget, som beslutter hvad der gennemføres. Udvalget orienteres i øvrigt løbende om anvendelsen af puljen.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Cykelforbedringer, såsom udvidelse af cykelstier, gennemførte cykelstier ved sideveje, krydsjusteringer med videre, bidrager til øget tryghed, fremkommelighed og sikkerhed blandt cyklister.

Ved at samtænke forbedringerne med øvrige anlægsprojekter opnås som nævnt en økonomisk besparelse samt færre gener for trafikanterne, og endelig undgås det, at belægningens levetid forringes som følge af gentagne opgravninger ved separate anlægsarbejder.

Forvaltningen har endnu ikke værdisat den samlede samfundsøkonomisk gevinst i form af tidsbesparelser for trafikanter i området som følge af færre gravearbejder, overflytning af ture fra bil til cykel med videre. Der vil blive udført en beregning af de samlede gevinster som følge af projektet inden dette afsluttes. Resultaterne vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget.

Der beregnes løbende besparelser på samtidig gennemførelse af projekter. Når puljen er opbrugt, foretages desuden en mere detaljeret beregning af de samfunds- og kommunaløkonomiske gevinster, som vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget i forbindelse med den årlige cykelredegørelse.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 18 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

#### **Økonomi**

Puljen har estimerede anlægsudgifter på i alt 15,0 mio. kr. i perioden 2020-2022. Da tilkøbene endnu ikke er konkretiseret, er det ikke muligt at estimere udgifterne til afledt drift. Forvaltningen vurderer dog at behovet for afledt drift vil være i størrelsesordenen 0,2 mio. kr. årligt ud fra erfaringerne fra tilsvarende forbedringer. Derudover er der behov for at afsætte en pulje til provenutab til nedlagte parkeringspladser som følge af etablering af cykelforbedringer. Som i forhold til afledt drift gør det sig gældende, at det ikke muligt at estimere indtægtstab. Det foreslås derfor, at der afsættes en pulje på 0,2 mio. kr. årligt ved fuld indfasning. Midlerne placeres i en pulje under Økonomiudvalget, hvorfra de udmøntes til Teknik- og Miljøudvalget, når de konkrete projekter er ibrugtaget. Hvis der er overskydende midler i puljerne ved afslutningen af anlægsprojektet, føres de tilbage til kassen. De sidste tiltag forventes ibrugtaget i december 2022.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2020-2022 forudsætter, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	Kategorisering af anlægsønsker*	2020	2021	2022	2023	I alt
Pulje til samtænkning af cykelforbedringer	Anlæg	7. Øvrig	4.200	5.000	5.800		15.000
Pulje til afledte driftsudgifter	Drift		50	100	150	150	450
Pulje til provenutab for nedlagte parkeringspladser	Drift		50	100	150	150	450
<b>Udgifter i alt</b>			<b>4.300</b>	<b>5.200</b>	<b>6.100</b>	<b>300</b>	<b>15.900</b>

### Risikovurdering

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

### Bevillingstekniske oplysninger

Puljen har estimerede anlægsudgifter på i alt 15,0 mio. kr. i perioden 2020-2022. Da tilkøbene endnu ikke er konkretiseret, er det ikke muligt at estimere udgifterne til afledt drift. Forvaltningen vurderer dog at behovet for afledt drift vil være i størrelsesordenen 0,2 mio. kr. årligt ud fra erfaringerne fra tilsvarende forbedringer. Derudover er der behov for at afsætte en pulje til provenutab til nedlagte parkeringspladser som følge af etablering af cykelforbedringer. Som i forhold til afledt drift gør det sig gældende, at det ikke muligt at estimere indtægtstab. Det foreslås derfor, at der afsættes en pulje på 0,2 mio. kr. årligt ved fuld indfasning. Midlerne placeres i en pulje under Økonomiudvalget, hvorfra de udmøntes til Teknik- og Miljøudvalget, når de konkrete projekter er ibrugtaget. Hvis der er overskydende midler i puljerne ved afslutningen af anlægsprojektet, føres de tilbage til kassen. De sidste tiltage forventes ibrugtaget i december 2022.

**Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering	2000	1000	1.000	1.000		<b>3.000</b>	3000*
- Udførsel	2000	3.200	4.000	4.800		<b>12.000</b>	12.000*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>4.200</b>	<b>5.000</b>	<b>5.800</b>		<b>15.000</b>	<b>15.000*</b>
<i>Afledt drift</i>							
Pulje til afledte driftsudgifter		50	100	150	150	<b>450</b>	
Pulje til provenutab for nedlagte parkeringspladser		50	100	150	150	<b>450</b>	
<b>Afledte driftsudgifter i alt</b>		<b>100</b>	<b>200</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>900</b>	

### Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2020 og ibrugtaget løbende frem til december 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende ibrugtagning frem til december 2022

## Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

### Bydel og adresse

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

### Tidligere afsatte midler

Midler der tidligere er afsat i forbindelse med cykelpakker.

(1.000 kr., løbende p/l)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Budgetaftale 2014	50.000					
Overførelssagen 2013-14	12.000					
Budgetaftale 2015		75.000				
Overførelssagen 2014-15		2.600				
Budgetaftale 2016			56.400			
Budgetaftale 2017				49.300		
Budgetaftale 2018					48.200	
Overførelssagen 2017-18					89.900	
Budgetaftale 2019						63.300
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>62.000</b>	<b>77.600</b>	<b>56.400</b>	<b>49.300</b>	<b>138.100</b>	<b>63.300</b>

## TM16 Kulbanekvarteret, Valby – færdiggørelse af Kulbaneparken, forbindelser og byudvikling

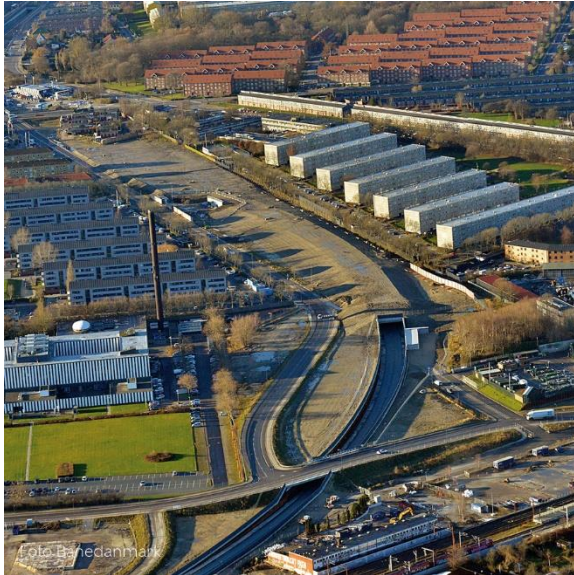
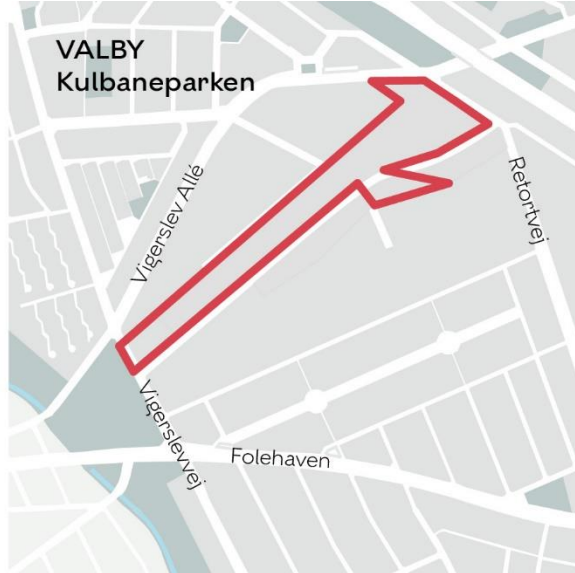


Foto: Areal for den kommende Kulbanepark set fra øst



### Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog den 22. september 2016 kvarterplanen for Områdefornyelsen Kulbanekvarteret og igangsatte dermed udviklingen af parken og en udviklingsplan for kvarteret. Kulbaneparken skal over de kommende år udvikles til en attraktiv og grøn bypark for kvarterets beboere og for københavnernes.

### Indhold

Kulbanekvarteret er et udsat byområde, jf. *Politik for Udsatte Byområder*, som er præget af monotone boligblokke og mangel på mødesteder, offentlige byrum og sammenhænge på tværs af kvarteret.

Udvikling af Kulbaneparken er central i et løft af kvarteret. Ved Budget 2018 og Budget 2019 blev der afsat midler til udvikling af dele af parken - en bemanded legeplads (7,9 mio. kr.), byrumsmidler i forbindelse med et skybrudsbassin (6,9 mio. kr.), en 8-mands kunstgræs fodboldbane (9,3 mio. kr.), forureningshåndtering og en landskabelig bearbejdning (5,5 mio. kr.) samt midler fra over/underskudsmodellen til forureningshåndtering (3,6 mio. kr.).

Anlæg af de nævnte projekter giver mulighed for aktiviteter og fællesskaber i parken og kvarteret. Parken har et areal på 44.000 m<sup>2</sup> med en længde på 800 m., og der vil være store arealer, der ikke bliver bearbejdet, og som vil stå uden byrum eller funktioner og varieret natur. Efter anlæg af ovennævnte projekter vil parken fortsat mangle grundlæggende parkfunktioner som blandt andet flere skraldespande og bænke og aktiviteter på arealerne mellem ovenstående projekter. Der vil desuden kun være adgang til toilet, når den bemandede legeplads er åben.

Der søges om midler til grundlæggende parkfunktioner og til nye aktiviteter og faciliteter for dem, der ikke spiller fodbold eller benytter legepladsen. For samtidig at skabe en park,

som er tryk og som hænger godt sammen med det øvrige Valby, søges om midler til en trafiksikker adgang til parken, en cykelsti gennem parken og en forundersøgelse af et tilstødende areal med henblik på at skabe en bedre adgang til parken fra Vigerslev Allé Station, samt byudvikling af arealet.

Der søges om midler til gennemførelse af fire delprojekter (A-D) fra udviklingsplanen for Kulbanekvarteret. Delprojekterne er puljet i tre scenarier, hvor scenarie 1, som er det største, indeholder alle delprojekter, mens scenarie 2 og 3 indeholder færre delprojekter. Alle delprojekter kan gennemføres uafhængigt af hinanden.

De tidligere besluttede projekter, og de projekter, der søges om midler til, fremgår af bilag 1.

#### *Scenarie 1. Delprojekter A–D (37,1 mio. kr.)*

Indeholder alle delprojekter (A-D), der hver især underbygger realiseringen af udviklingsplanen for Kulbanekvarteret:

##### *A. Færdiggørelse af park – parkfunktioner og nye aktiviteter (20,0 mio. kr.)*

For at opnå en sammenhængende og velfungerende park søges der om midler til anlæg af grundlæggende parkfunktioner som yderligere skraldespande, bænke, to parktoiletter og beplantning. Derudover søges der om midler til at færdiggøre de ubearbejdede arealer med funktioner, som understøtter fællesskaber, ophold og aktivitet for de beboere og besøgende udefra, som ikke benytter fodboldbanen eller legepladsen. Det drejer sig helt konkret om otte små byrum med varieret beplantning og funktioner til ophold og aktiviteter, som understøtter et godt, trykt og aktivt hverdagsliv på tværs af generationer.

Delprojektet vil færdiggøre Kulbaneparken, skabe sammenhæng og øge anvendeligheden af de allerede bevilligede projekter i parken, og skabe rammerne for en tryk og velfungerende bypark for brugere i alle aldre.

##### *B. Trafiksikkerhed på Kulbanevej (5,1 mio. kr.)*

Politiet har konstateret, at der generelt køres for stærkt på Kulbanevej og anbefaler, at der etableres trafikdæmpende foranstaltninger og trykke krydsningspunkter. Områdets beboere har ligeledes udtrykt ønske om bedre trafiksikkerhed på Kulbanevej. Der søges om midler til at anlægge tre tryksskabende krydsningspunkter, et fortov i hele vejens nordlige side ind mod Kulbaneparken, optegning af 47 parkeringspladser udenfor parkeringszonen og to busstop-perroner. Derved kan farten dæmpes på Kulbanevej og trafiksikkerheden for bløde trafikanter øges.

##### *C. Cykelsti gennem Kulbaneparken (9,5 mio. kr.)*

Der søges midler til en cykelsti gennem Kulbaneparken, der kan forbinde Vigerslev Allé Station og Vigerslev parken og forbinde Kulbaneparken til den nye cykelbro over Folehaven. Delprojektet kan bidrage til at åbne Kulbanekvarteret for naboområderne og udbygge cykelstinet i denne del af Valby. Med delprojektet skabes samtidig et krydsningspunkt over den trafikerede Vigerslevvej, så der bliver forbindelse til den nye cykelbro over Folehaven. Med midlerne kan der anlægges en asfalteret og belyst cykelsti, som en integreret del af parkens øvrige stisystemer, hvilket også vil øge trykningen i parken.

##### *D. Planlægningsbevilling for genbrugsgrunden og byudvikling (2,6 mio. kr.)*

Det er en del af udviklingsplanen for Kulbanekvarteret, at arealerne ved Vigerslev Alle Station skal bebygges med boliger. Dette kan samtidig åbne parken op mod Vigerslev Allé

Station, som er en oplagt hovedindgang til parken. På arealerne ligger en kommunal genbrugsstation, og jorden er forurennet. Der søges om midler til tekniske undersøgelser, herunder at undersøge, hvad det koster at fjerne forureningen. Dette kan sikre en konsolideret business case for de mulige indtægter og udgifter i forbindelse med frasalg af grunde til udvikling som led i løftet af kvarteret. Forvaltningen forventer i samarbejde med Økonomiforvaltningen at kunne finde en alternativ placering af genbrugsstationen. I forbindelse med planlægningsbevillingen undersøges der også muligheder for alternative boligkoncepter i kvarteret som eksempelvis selvbyg og bofællesskaber, som led i fortætning og byudvikling i kvarteret.

Delprojekt A og C kan udvikles og anlægges sammen med udearealerne til blandt andet den bemandede legeplads, som der blev bevilliget midler til ved Budget 2019, så det hele er færdiganlagt i 2022. Dette vil betyde færrest mulige gener for brugerne og er økonomisk mest hensigtsmæssigt. For at trafik sikre Kulbanevej hurtigst muligt af hensyn til dem, der allerede bruger parken, og for at igangsætte processen om genbrugsgrunden, har forvaltningen lagt en plan, hvorefter delprojekt B og D vil kunne gennemføres i 2020.

*Scenarie 2. Delprojekt A og B. Færdiggørelse af park – parkfunktioner og nye aktiviteter, og trafik sikkerhed på Kulbanevej (25,1 mio. kr.)*

Scenariet indeholder initiativer til at sikre en sammenhængende park med grundlæggende parkfunktioner og mulighed for ophold og aktiviteter på de uudnyttede arealer mellem de tidligere bevilligede projekter - og der skabes sikre adgange til parken over en mere trafik sikker Kulbanevej med videre.

*Scenarie 3. Delprojekt A. Færdiggørelse af park – parkfunktioner og nye aktiviteter (20,0 mio. kr.)*

Scenariet indeholder initiativer til at sikre en sammenhængende park med grundlæggende parkfunktioner og mulighed for ophold og aktiviteter på de uudnyttede arealer mellem de tidligere bevilligede projekter.

*Overordnede målsætninger og effekter*

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

Derudover indgår projektet i en områdefornyelse og bidrager således til at løfte Københavns udsatte byområder, jf. *Politik for Udsatte Byområder*.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 45 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk) i scenarie 1, henholdsvis 30 årsværk i scenarie 2 og 24 årsværk i scenarie 3.

**Tabel 1 – Konsekvenser for træer**

Antal træer i projektområdet før projekt (planlagt i projektforslaget, men endnu ikke plantet)	Antal træer fældes (forventet antal)	Alder	Antal efter projekt	Tilvækst / reduktion	Art og størrelse
235	0	-	355	120	Ø18-20

Projektet har ikke konsekvenser for cykel- eller bilparkeringspladser.

## Økonomi

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 37,1 mio. kr. i perioden 2020-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt i 2021 og 2022 til delprojekt B samt 1,2 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til delprojekt A, B og C.

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 25,1 mio. kr. i perioden 2020-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt i 2021 og 2022 til delprojekt B samt 1,1 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til delprojekt A og B.

Scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 20,0 mio. kr. i perioden 2020-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,0 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til delprojekt A.

Den afledte drift består af:

*Delprojekt A, færdiggørelse af park:* drift og vedligehold af inventar, graffiti-bekæmpelse, tømning af affaldskurve, renhold af toiletter, drift og vedligehold af bygninger, pleje af ny beplantning samt øget renholdelse.

*Delprojekt B, Trafiksikkerhed på Kulbanevej:* renhold, drift og vedligeholdelse af fortov langs parken og af busperroner. Desuden besværliggjort renhold og vintertjeneste omkring krydsningspunkterne samt drift og vedligeholdelse belysning.

*Delprojekt C, Cykelsti:* renhold og vedligeholdelse af asfaltsti samt drift og vedligeholdelse af belysning.

*Delprojekt D, Planlægningsbevilling:* ingen afledt drift.

Estimaterne er behæftet med usikkerhed i forhold til forsynings- og tilkørselsforhold i parken. Budgetønsket er kun beskrevet overordnet og den afledte drift er derfor estimeret som en procentsats af anlægssummen baseret på erfaringer fra tilsvarende projekter.

Når projektet konkretiseres, revurderes estimatet af den afledte drift. Hvis det oprindelige estimat er for højt, søges overskydende midler tilbageført til kommunekassen.

Delprojekt B og D forventes ibrugtaget i december 2020, mens delprojekt A og C forventes ibrugtaget i december 2022.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2020-2023 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.



**Table 2 – Overview of desired activities in all management areas**

Activities in the proposal (1.000 kr. – 2020 p/l)	Management area	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Scenario 1 – Construction	Construction	12.114	2.000	22.530	494		<b>37.138</b>
Scenario 1 – Operation	Service		100	100	1.220	1.220	<b>2.640</b>
<b>Scenario 1 – Total expenses</b>		<b>12.114</b>	<b>2.100</b>	<b>22.630</b>	<b>1.714</b>	<b>1.220</b>	<b>39.778</b>
Scenario 2 – Construction	Construction	7.756	2.000	14.956	358		<b>25.070</b>
Scenario 2 – Operation	Service		100	100	1.100	1.100	<b>2.400</b>
<b>Scenario 2 – Total expenses</b>		<b>7.756</b>	<b>2.100</b>	<b>15.056</b>	<b>1.458</b>	<b>1.100</b>	<b>27.470</b>
Scenario 3 – Construction	Construction	2.656	2.000	14.956	358		<b>19.970</b>
Scenario 3 – Operation	Service				1.000	1.000	<b>2.000</b>
<b>Scenario 3 – Total expenses</b>		<b>2.656</b>	<b>2.000</b>	<b>14.956</b>	<b>1.358</b>	<b>1.000</b>	<b>21.970</b>

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

This construction project is expected to be able to achieve efficiency savings (Construction analysis 2016) through the measures:

Efficiency measures	Yes	No
Strengthened coordination (1,5 %),	x	
Project optimization (1 %),		x
Buildweb (1,7 %),	x	
Digitalization 3D (0,1 %),		x
Sourcing strategy (0,3 % of first 40 mio. kr.)		x
Longer planning horizon (2-4 %)		x
Scaling of construction requirements (0,1 %).		x

Thus, a total efficiency saving of 1,7 % of the total construction sum is achieved. This efficiency saving is included in the economic tables on the total budget request.

### **Coordination and/or synergy with renovation projects and other projects**

Sub-projects A-C should be coordinated with construction of the earlier approved projects in Kulbaneparken. Especially, there will be a synergy, if sub-project A and C are constructed simultaneously with the rest of the park, as all projects in the park can then be completed, delivered and constructed simultaneously. This is an economically beneficial solution, but also good for the quarter, which has been in the building process since the opening of the Copenhagen Ring Station in 2013. Sub-project D should be coordinated with the other projects in the development plan and especially the development in the private adjacent areas.

### **Risk assessment**

The overall risk assessment is that the construction project is relatively complicated. Therefore, 10 % of the risk is assigned to sub-projects A-C. This is due to the fact that construction will be carried out on and under the Banedanmarks tunnel cover, which is subject to many servitudes regarding load and respect distances and ground traffic and coordination with other construction projects. To minimize risk, there is ongoing contact with Banedanmark.

## Bevillingstekniske oplysninger

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 37,1 mio. kr. i perioden 2020-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt i 2021 og 2022 til delprojekt B samt 1,2 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til delprojekt A, B og C.

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 25,1 mio. kr. i perioden 2020-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt i 2021 og 2022 til delprojekt B samt 1,1 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til delprojekt A og B.

Scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 20,0 mio. kr. i perioden 2020-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,0 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til delprojekt A.

**Tabel 3 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	2024	I alt	*
<i>Scenarie 1</i>								
- Projektering	2000	4.614	2.000				<b>6.614</b>	6.614*
- Udførelse	2000	7.500		22.530	494		<b>30.524</b>	7.500*
<b>Anlægsudgifter i alt, scenarie 1</b>		<b>12.114</b>	<b>2.000</b>	<b>22.530</b>	<b>494</b>		<b>37.138</b>	<b>14.114*</b>
- Vedligehold og afledt drift	1000		100	100	1.220	1.220	<b>2.640</b>	
<b>Driftsudgifter i alt, scenarie 1</b>			<b>100</b>	<b>100</b>	<b>1.220</b>	<b>1.220</b>	<b>2.640</b>	
<i>Scenarie 2</i>								
- Projektering	2000	2.656	2.000				<b>4.656</b>	4.656*
- Udførelse	2000	5.100		14.956	358		<b>20.414</b>	5.100*
<b>Anlægsudgifter i alt, scenarie 2</b>		<b>7.756</b>	<b>2.000</b>	<b>14.956</b>	<b>358</b>		<b>25.070</b>	<b>9.756*</b>
- Vedligehold og afledt drift	1000		100	100	1.100	1.100	<b>2.400</b>	
<b>Driftsudgifter i alt, scenarie 2</b>			<b>100</b>	<b>100</b>	<b>1.100</b>	<b>1.100</b>	<b>2.400</b>	
<i>Scenarie 3</i>								
- Projektering	2000	2.656	2.000				<b>4.656</b>	4.656*
- Udførelse	2000			14.956	358		<b>15.314</b>	
<b>Anlægsudgifter i alt, scenarie 3</b>		<b>2.656</b>	<b>2.000</b>	<b>14.956</b>	<b>358</b>		<b>19.970</b>	<b>4.656*</b>
- Vedligehold og afledt drift	1000				1.000	1.000	<b>2.000</b>	
<b>Driftsudgifter i alt, scenarie 3</b>					<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>2.000</b>	

**Tabel 4 – Tidsangivelse**

Alle delprojekter forventes igangsat januar 2020. Delprojekt B og D forventes ibrugtaget i december 2020, mens delprojekt A og C forventes ibrugtaget december 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020 (delprojekt B og D) og December 2022 (delprojekt A og C)

## Øvrige tekniske oplysninger

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

### Bydel og adresse

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ved tidligere budgetaftaler - Budget 2018 og Budget 2019 - afsat midler til udvikling af dele af parken - en bemandet legeplads (7,9 mio. kr.), byrumsmidler i forbindelse med et skybrudsbassin (6,9 mio. kr.), en 8-mands kunstgræsboldbane (9,3 mio. kr.), forureningshåndtering og en landskabelig bearbejdning (5,5 mio. kr.). Endvidere er afsat midler fra over/underskudsmodellen til forureningshåndtering (3,6 mio. kr.).

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Budgetaftale 2018	3.700	11.100	
Budgetaftale 2019	685	6.277	7.937
Overskuds/underskudsmodellen	118	1.302	2.180
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>4.503</b>	<b>18.679</b>	<b>10.117</b>

### Bilag

Bilag 1. Oversigtskort med tidligere besluttede projekter og delprojekterne A-D.



Tidligere bevilligede projekter

- 1 Kunstgræsbane
- 2 Bemandet legeplads
- 3 Byrum i forbindelse med skybrudsbassin
- 4 Forureningshåndtering og terrænbearbejdning

Delprojekter, der søges om midler til

- A Grundlæggende parkfunktioner
- B Trafiksikkerhed
- C Cykelsti
- D Byudvikling

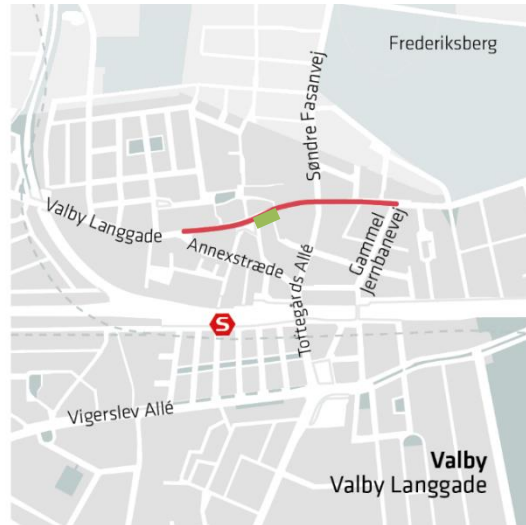
**KULBANEPARKEN**  
Valby

Kort over delprojekt A-D samt allerede bevilligede projekter

**BILAG 1**



## TM89 Cykelstier på Valby Langgade



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om anlæg af cykelstier på Valby Langgade. Initiativet indgår tillige i Teknik- og Miljøforvaltningens Cykelredegørelse 2019.

### Indhold

På de centrale dele af Valby Langgade mangler der cykelstier. Specifikt mangler der cykelstier på strækningen fra Gammel Jernbanevej på tværs af Toftegårds Allé frem til Annexstræde ved Tingstedet, hvor Valby Langgade har brostensbelægning. Det er denne strækning, vist med rødt på ovenstående kort, hvor det er muligt at anlægge cykelsti. På Tingstedet, illustreret med grønt på kortet, anlægges ikke cykelsti, da der her allerede er brosten, som forventes at have en trafiknedsættende virkning, og dermed øge trygheden på vejen.

En optælling fra 2018 viser, at der vest for Toftegårds Allé på hverdage var 4.300 cykler og 6.900 køretøjer. Der er derfor potentiale for at mange cyklister vil få gavn af cykelstierne.

Lokale borgere har påpeget problemer i forhold til, at venstresvingende biler til Toftegårds Allé blokerer for cyklister og biler, der skal ligeud mod Tingstedet. Anlæg af cykelstier eller cykelbaner vil medvirke til at mindske dette problem.

For at give plads til de nye cykelstier, vil det sandsynligvis være nødvendigt at nedlægge al bilparkering på de to strækninger, ca. 59 pladser. På store dele af strækningen er gaden så smal, at fortov og cykelstier kun kan blive ca. 2 meter brede. I et par sidegader kan der etableres læssezoner for varelevering på samme måde som på Nørrebrogade. I projekteringen af anlægsprojektet afklares det, hvorvidt det er muligt at etablere erstatningsparkering i området.

Med realisering af to delprojekter i dette budgetnotat vil der være sammenhængende cykelstier på Valby Langgade fra Vesterbrogade til Vigerslevvej lige på nær ved Tingstedet, hvor den nuværende trafikdæmpede løsning med brosten fastholdes.

Der er afsat 0,2 mio. kr. til evaluering af projektet.

Dette budgetnotat indeholder to delprojekter, da Valby Langgade er opdelt i to delstrækninger.

#### *Delprojekt 1. Valby Langgade fra Jernbanegade til Tingstedet (15,1 mio.kr)*

Der etableres cykelsti på begge sider af Valby Langgade fra Jernbanegade til Tingstedet, så der anlægges i alt ca. 0,8 km ny cykelsti, som nogle steder bliver ca. 2 meter brede, da der er begrænset plads mellem husene. Med dette delprojekt etableres der således cykelstier på de dele af Valby Langgade, der støder op til Toftegårds Allé.

Mellem Jernbanegade og Tingstedet er der 31 bilparkeringspladser, 55 cykelparkeringspladser og 10 større planteopsatser. For at gøre plads til cykelstier i det relativt smalle gaderum, er det sandsynligvis nødvendigt at nedlægge alle bilparkeringspladser og hovedparten af cykelparkeringspladserne. Det undersøges i forbindelse med projektet, om der kan etableres erstatningspladser. Der kan muligvis plantes få, nye træer, som erstatter de nutidige planteopsatser.

**Tabel 1 – Konsekvenser for træer**

Antal træer i projektområdet før projekt	Antal træer fældes (forventet antal)	Alder	Antal efter projekt	Tilvækst / reduktion	Art og størrelse
0	0		2	+2	

**Tabel 2 – Konsekvenser for bilparkeringspladser**

Antal pladser i projektområdet før projekt	Hvilken zone/udenfor zone	Antal pladser, der nedlægges, anfør zone (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægningsprocent)	Erstatnings-parkeringspladser der anlægges i projektet (forventet antal)
35	Gul	35	80-90%	0

Der nedlægges muligvis fire bilparkeringspladser mere end dem der er på selve Valby Langgade, da der er indregnet pladser til en eventuel flytning af busstoppested til en anden placering end på Valby Langgade.

**Tabel 3 – Konsekvenser for cykelparkeringspladser**

Antal pladser i projektområdet før projekt	Antal pladser efter projekt	Tilvækst / reduktion
55	30	-25

På strækningen er der fire busstoppesteder, som er placeret med ca. 200 meters mellemrum. Det bør i projektet vurderes, om stoppestederne kan sammenlægges, for at opnå mere plads til eksempelvis fortov, cykelsti og biler. Med ændringer i forbindelse med Nyt Bynet fjernes en A-bus fra strækningen. Eventuelt kan det ene stoppested for den nuværende 4A og kommende linje 18 flyttes til Toftegårds Alle, hvis det giver en bedre samlet løsning for busbetjening og eksempelvis mere plads til fortove. Eventuelle sammenlægninger eller flytninger af busstoppesteder på strækningen sker i samarbejde med Økonomiforvaltningen og Movia.

### *Delprojekt 2. Valby Langgade fra Tingstedet til Annexstræde (5,3 mio.kr)*

Der etableres cykelsti på begge sider af strækningen fra Valby Langgade fra Tingstedet til Annexstræde. Mellem Tingstedet og Annexstræde er der 24 bilparkeringspladser, 25 cykelparkeringspladser og seks træer, der er plantet i 2016.

For at gøre plads til cykelstier i det relativt smalle gaderum, er det sandsynligvis nødvendigt at nedlægge alle bilparkeringspladser og hovedparten af cykelparkeringspladserne. Det undersøges i forbindelse med projektet, om der kan etableres erstatningspladser. Der kan muligvis plantes få, nye træer, som erstatter de nutidige planteopsatser.

**Tabel 4 – Konsekvenser for træer**

Antal træer i projektområdet før projekt	Antal træer fældes (forventet antal)	Alder	Antal efter projekt	Tilvækst / reduktion	Art og størrelse
6	6	Plantet i 2016	2	-4	Kinapære

**Tabel 5 – Konsekvenser for bilparkeringspladser**

Antal pladser i projektområdet før projekt	Hvilken zone/udenfor zone	Antal pladser, der nedlægges, anfør zone (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægningsprocent)	Erstatnings-parkeringspladser der anlægges i projektet (forventet antal)
24	Gul	24	80-90%	0

**Tabel 6 – Konsekvenser for cykelparkeringspladser**

Antal pladser i projektområdet før projekt	Antal pladser efter projekt	Tilvækst / reducere
25	16	-9

### *Overordnede målsætninger og effekter for delprojekterne*

Delprojekterne understøtter målene i *Fællesskab København* om, at 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik. Delprojekterne vil endvidere medvirke til at indfri Københavns Kommunes nul-vision om, at København i 2025 skal være en by, der er så sikker at færdes i, at ingen bliver dræbt eller alvorligt skadet i trafikken.

De to scenarier har en estimeret beskæftigelseseffekt på 24,4 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 20,3 mio. kr. i perioden 2020-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2022 og 0,02 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til renhold og vinterdrift af nye cykelstier. Projektet forventes ibrugtaget i september 2022 og evalueret i 2023.

**Table 7 – Overview of desired activities on all management areas**

Activities in the proposal (1.000 kr. – 2020 p/l)	Management area	2020	2021	2022	2023	In total
Valby Langgade from Jernbanegade to Tingstedet	Construction	1.000	4.800	9.100	150	<b>15.050</b>
Valby Langgade from Tingstedet to Annexstræde	Construction	500	1.000	3.600	150	<b>5.250</b>
Valby Langgade from Jernbanegade to Tingstedet	Service			14	24	<b>38</b>
<b>Expenditures in total</b>		<b>1.500</b>	<b>5.800</b>	<b>12.714</b>	<b>324</b>	<b>20.338</b>

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

This construction project is expected to be able to achieve efficiency savings (Construction analysis 2016) through the following measures:

Efficiency measures	Yes	No
Strengthened coordination (1,5 %),		x
Project optimization (1 %),	x	
Buildweb (1,7 %),	x	
Digitalization 3D (0,1 %),		x
Sourcing strategy (0,3 % of first 40 mio.)		x
Longer planning horizon (2-4 %)		x
Scaling of construction requirements (0,1 %).		x

Thus, a total efficiency saving of 2,7% of the total construction sum is achieved. This efficiency saving is included in the economic tables on the total budget request.

### Risk assessment

The overall risk assessment is that the construction project is complicated, and therefore 10% of the construction costs are allocated to unforeseen expenses.

The project is complicated, as it is a byway with limited space. There should be added cycle lanes and at the same time there should still be space for pedestrians, traffic, bus stops. In the design of the crossing of Toftegårds Alle, it is a challenge both to create safe conditions and to maintain the flow in the intersection.

### Technical information

The project has estimated construction expenses of in total 20,3 mio. kr. in the period 2020-2023. There should be a consequence of the construction project of derived operating expenses of 0,01 mio. kr. in 2022 and 0,02 mio. kr. annually from 2023 and onwards. There is also a proven cost associated with the project of at most 0,2 mio. kr. annually from 2022 and onwards, as it is expected that a maximum of 59 parking spaces will be created in the yellow zone. The project is expected to be implemented in September 2022 and evaluated in 2023.

The rules for the state's calculation of the municipality's parking income were changed on January 1, 2019. Until now, the consequence of the existing rules has been that more/less income only affected the service target and therefore did not have a financial significance. Moreover, and therefore with effect for this initiative, 30% of more/less income



også have finansiel betydning. Den fulde mer-/mindre indtægt vil som hidtil påvirke servicemåltallet.

**Table 8 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
Delprojekt 1. Valby Langgade fra Jernbanegade til Tingstedet							
- Projektering	2000	1.000	1.000	1.100	150	<b>3.250</b>	2.000*
- Udførelse	2000		3.800	8.000		<b>11.800</b>	
Delprojekt 2. Valby Langgade fra Tingstedet til Annexstræde							
- Projektering	2000	500	500	400	150	<b>1.550</b>	1000*
- Udførelse	2000		500	3.200		<b>3.700</b>	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>1.500</b>	<b>5.800</b>	<b>12.700</b>	<b>300</b>	<b>20.300</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
Delprojekt 1. Valby Langgade fra Jernbanegade til Tingstedet - Vedligehold og afledt drift							
	1000			14	24	<b>38</b>	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>14</b>	<b>24</b>	<b>38</b>	
<i>Afledte servicemåltalseffekt</i>							
Delprojekt 1. Valby Langgade fra Jernbanegade til Tingstedet							
- Provenu/Provenutab	1010		80	140	140	<b>360</b>	
- Finansieringstab ved nedlagt parkeringsplads	1010		24	42	42	<b>108</b>	
Delprojekt 2. Valby Langgade fra Tingstedet til Annexstræde							
- Provenu/Provenutab	1010		50	96	96	<b>242</b>	
- Finansieringstab ved nedlagt parkeringsplads	1010		15	29	29	<b>73</b>	
<b>Servicemåltalseffekt i alt</b>			<b>130</b>	<b>236</b>	<b>236</b>	<b>602</b>	

**Table 9 – Tidsangivelse**

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat oktober 2021 og ibrugtaget september 2022. Evaluering af projekter foretages i sommeren 2023.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Marts 2021
Anlægsprojektet forventes igangsat	Oktober 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	September 2022

### Øvrige tekniske oplysninger

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

## Bydel og adresse

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

## Tidligere afsatte midler

Midler der tidligere er givet i forbindelse med cykelpakker.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Budgetaftale 2014			50.000					
Overførelssagen 2013-14			12.000					
Budgetaftale 2015				75.000				
Overførelssagen 2014-15				2.600				
Budgetaftale 2016					56.400			
Budgetaftale 2017						49.300		
Budgetaftale 2018							48.200	
Overførelssagen 2017-18							89.900	
Budgetaftale 2019								63.300
<b>Afsatte midler i alt</b>			<b>62.000</b>	<b>77.600</b>	<b>56.400</b>	<b>49.300</b>	<b>138.100</b>	<b>63.300</b>

## TM125 Enghavevej, Vesterbro - etablering af cykelsti



Figur 1: Illustration af det fremtidige byggeri på Enghavevej



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om etablering af cykelsti på Enghavevej, hvor der ikke er cykelsti i dag, til Budget 2020.

Enghavevej indgår i kommunens overordnede cykelstinet, og er en del af supercykelstien Indre Ringrute

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at cykelstien anlægges, når det nye byggeri på Enghavevej 6-16 forventes at være opført i 2021. Hvis cykelstien anlægges nu, vurderes den at skulle reetableres efter byggeperioden, på grund af den tunge byggepladskørsel.

Det nye byggeri på Enghavevej 6-16 bliver trukket tilbage fra den nuværende vejlinje for at skaffe plads til en vejudvidelse, der muliggør en udvidelse og udretning af eksisterende cykelstier på begge sider af Enghavevej. Dermed kan forvaltningen, når det nye byggeri står færdigt anlægge cykelstierne.

### Indhold

Enghavevej indgår i kommunens overordnede cykelstinet, og er en del af supercykelstien Indre Ringrute. Der er et breddekrav på supercykelstierne på 2,5 meter, som i dag ikke er opfyldt på Enghavevej. I dag er bredden på de eksisterende cykelstier på Enghavevej 1,7-2,0 meter. Etablering af den nye cykelsti vil imødekomme de gældende breddekrav for supercykelstier på 2,5 meter.

Borgerrepræsentationen vedtog den 14. december 2017 en lokalplan for Sundevedsgadekarreen (lokalplan 554). Lokalplanen muliggjorde nye boliger og serviceerhverv og tillod nedrivning af bygningerne på Enghavevej 10-16 (Slagtegårdene). Det er desuden angivet som et væsentligt formål i lokalplanen at fastlægge en udvidelse af Enghavevej for at forbedre forholdene for cyklisterne.

Herudover muliggør vejudvidelsen seks korttidsparkeringspladser med udstigningsareal, så fremkommeligheden for cyklisterne forbedres. Parkeringen afhjælper et eksisterende behov, da der i dag er problemer med parkerede biler på cykelbanen.

Projektet har ingen konsekvens for cykelparkering eller træer.

### Overordnede målsætninger og effekter

Etablering af cykelstien på Enghavevej vil forbedre fremkommeligheden og trygheden for cyklisterne på Enghavevej.

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

### Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,6 mio. kr. i 2021 og 2022. Projektet forventes ibrugtaget i maj 2022.

Eksekvering af anlægsprojekter i 2021 og 2022 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Projektering	Anlæg		500	250		750
Udførelse	Anlæg			1.850		1.850
<b>Udgifter i alt</b>			<b>500</b>	<b>2.100</b>		<b>2.600</b>

Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser (Anlægsanalyse 2016) gennem tiltagene:

Effektiviseringstiltag	Ja	Nej
Styrket koordinering (1,5 %),		x
Projektoptimering (1 %),	x	
Byggeweb (1,7 %),	x	
Digitalisering 3D (0,1 %),		x
Sourcingstrategi (0,3 % af første 40 mio.kr.)		x
Længere planlægningshorisont (2-4 %)		x
Skalering af anlægskrav (0,1 %).	x	

Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,8 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 12 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. De begrænsede pladsforhold og en høj trafikintensitet på Enghavevej forventes at vanskeliggøre arbejdet. De begrænsede pladsforhold medfører en lang anlægsperiode og kan fordyre projektet. Samtidigt skal der etableres nyt anlæg på en tidligere privat grund, hvor kendskabet til jordbundsforholdene på nuværende tidspunkt er begrænset.

Da etablering af cykelstien på Enghavevej gennemføres, efter det nye byggeri på Enghavevej er færdigt, er der en tidsmæssig risiko forbundet med projektet, såfremt byggeriet bliver forsinket.

## Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,6 mio. kr. i 2021 og 2022. Der skal ikke tilføres yderligere afledte driftsudgifter. Projektet forventes ibrugtaget i maj 2022.

**Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering	2000		500	250		<b>750</b>	750*
- Udførelse	2000			1.850		<b>1.850</b>	1.850*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>500</b>	<b>2.100</b>		<b>2.600</b>	<b>2.600*</b>

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Projektering af anlægsprojektet forventes igangsat maj 2021. Projektet forventes fysisk igangsat februar 2022 og ibrugtaget maj 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	Februar 2022
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Maj 2022

## Øvrige tekniske oplysninger

Projektet har ikke været udvalgsbehandlet tidligere og kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

## Bydel og adresse

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

## TM3f Sikre skoleveje og fortsættelse af Sikker Cykelby- kampagne



### Baggrund

Oplevelsen af, at byen er tryk og sikker at færdes i, er afgørende for at fastholde nuværende cyklister i at blive ved med at cykle, samt en forudsætning for at få nye cyklister til at begynde at cykle, særligt børn og øvrige urutinerede cyklister. I 2017 blev der registreret 81 alvorligt tilskadede cyklister i København, heraf to dræbte, og selvom cyklende københavnernes tryghed er steget fra 51% til 77% de sidste ti år, afholder utryghed som følge af trængsel, adfærd og hastighed stadig en del fra at cykle. For skolebørn gælder, at to ud af tre børn cykler eller går til skole i København, og at 82 % af disse oplever deres skolevej som tryk. Til gengæld angiver 46 % af forældre til skolebørn i København at være utrygge ved deres børns skolevej, hvilket kan være en barriere for, om de giver deres børn lov til at cykle og gå. Her kan forbedrede krydsningsforhold, nye cykelstier og adfærdspåvirkende tiltag bidrage til at forbedre både tryghed og sikkerhed for både børn og voksne.

### Indhold

De følgende initiativer er udvalgt, for at sikre trykke og trafiksikre forhold for børn og unge til og fra skole og fritidsaktiviteter, samt for deres forældre og øvrige lokale trafikanter.

*Sikker Cykelby-hensynskampagnen* samt den supplerende turistfolder om cykelregler foreslås desuden videreført.

#### *Initiativ 1. Sikre skoleveje (10,0 mio. kr. i anlæg)*

Der skal skabes flere sikre veje for børn og unge i København. Særligt sikre skoleveje efterspørges lokalt i København, både med henblik på at gøre færdslen til skole mere sikker, og for at flere børn vælger at cykle og gå til skole.

Den konkrete udformning af tiltagene fastlægges i samarbejde med skolerne og politiet, ligesom forvaltningens øvrige tiltag om sikre skoleveje. Teknik- og Miljøudvalget vil blive forelagt den endelige udformning i forbindelse med forvaltningens indstilling til udmøntning af anlægsbevillingen (april 2021).

Tiltagene omfatter:

- Bavnehøj Skole (Kgs. Enghave og Vesterbro)

- Trafiksanering omkring Bavnehøj Allé og Tranehavevej for at skabe mere sikker skolevej også for fremtidige elever fra Carlsberg. Trafiksaneringen forventes at bestå af cykelsti på Tranehavevej og/eller sikker krydsning hvor Tranehavevej og Bavnehøj Allé mødes med cykelstien langs Vester Kirkegård.
- Kalvebod Fælled Skole (Amager Vest).
  - Bedre skolevej for elever der kommer fra Ørestad City og Syd
  - Hovedsagelig forbedringer i og om omkring Hannemanns Allé (blandt andet lyssignaler, cykelsti, lys og markeringer)
- Rådmandsgade skole (Nørrebro).
  - Forbedring af de trafikale forhold for elever til Rådmandsgade Skole, især lige ved skolen
- Skolen på Amagerbro (Amager Øst).
  - Især forbedring af krydsning Holmbladsgade/Lybækgade og ved adgangen til skolen
  - Hastighedsnedsættelse på Holmbladsgade med henblik på mere trygge og sikre forhold for skolens elever
- Bydækkende tryghedskortlægning af cykel- og gangforhold for børn i forbindelse med skole og fritidsaktiviteter.
  - For at målrette forvaltningens fortsatte indsats for at forbedre børns muligheder for at cykle og gå i København foreslås det at gennemføre en stedsspecifik kortlægning af trygheden ved skoler og større fritidstilbud. Kortlægningen kobles med øvrige tilgængelige data om trafikulykker, eksisterende infrastruktur, skoletransportvaner, social lighed samt fremtidige skoledistrikter. På denne baggrund kan der gives et mere kvalificeret billede af, hvilke indsatser der er størst behov for at prioritere i forbindelse med kommunens planlægning samt i forbindelse med kommende budgetforhandlinger.

**Tabel 1 Konsekvenser for træer**

Antal træer i projektområdet før projekt	Antal træer fældes (forventet antal)	Alder	Antal efter projekt	Tilvækst / reduktion	Art og størrelse
5	5	4 plantet i 2010 og et i 1974	5	0	4 Pyrus caucasica og 1 Plantan

I projektarbejdet vil det blive vurderet om det kan undgås at fælde Plantan træet, som er fra 1974.

**Tabel 2 Konsekvenser for bilparkeringspladser**

Antal pladser i projektområdet før projekt	Hvilken zone/udenfor zone	Antal pladser, der nedlægges, anfør zone (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægningsprocent)	Erstatnings-parkeringspladser der anlægges i projektet (forventet antal)
42	Gul, blå og ingen zone	Op til 42	Under 80% og 100%	0

Det er hovedsagelig ved Bavnehøj Skole, der nedlægges parkeringspladser. I udformningen af projekt vil det blive tilstræbt at bevare flest mulige pladser, og det forventes ikke at være nødvendigt at nedlægge alle 42 pladser.

### *Initiativ 2. Fortsættelse af Sikker Cykelby-kampagne (0,5 mio. kr.)*

Adfærdsindsatsen *Sikker Cykelby*, som blev udviklet i 2015 og 2016, består af gode råd om hensynsfuld cykeladfærd via informationsstandere langs travle cykelkorridorer, målrettet information om vigepligtsforhold for cyklister og buspassagerer samt indlæg på sociale medier. Indsatsen blev i sin tid set af 80 % af københavnernes, og skabte opmærksomhed på egen adfærd hos to ud af fem. Grundet den fortsatte stigning i cykeltrafikken samt introduktionen af nye køretøjstyper på cykelstierne såsom elektriske løbehjul, speedpedelecs (elcykler med 45 km/t mv.) vurderer forvaltningen, at det fortsat er relevant at sætte fokus på hensynsfuld adfærd i trafikken. Ved at fortsætte det allerede udviklede og velafprøvede koncept vil omkostningerne forbundet med indsatsen kunne holdes nede.

Desuden er en folder om cykelregler for turister på forskellige sprog fra 2016-2018 blevet distribueret til blandt andet hoteller og turistinformation i samarbejde med lokaludvalgene for Indre By, Christianshavn, Vesterbro og Nørrebro. Dette er blandt andet sket i forbindelse med en etårig driftsbevilling i 2017 som del af Budget 2016, samt i samarbejde med lokaludvalgene. Dog er der ikke på nuværende tidspunkt finansiering til at fortsætte distributionen af folderne fra 2020 og frem. Da størstedelen af turisterne som udgør målgruppen for folderen forventes at forlade København efter endt besøg, kan den ikke forventes at medføre en blivende effekt, hvorfor det foreslås at sikre fortsat distribution af folderen.

Indsatsen har samlet set opnået stor udbredelse for begrænsede midler, og det foreslås derfor at fortsætte den i 2020 og 2021. Midlerne vil udelukkende gå til produktion og distribution af materialer, idet konceptet allerede er udviklet i forbindelse med tidligere bevillinger.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Projektet forventes samlet set at øge cyklingen generelt samt styrke trafikikkerheden for borgerne. Dette vil understøtte Københavns vision om, at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i trafikken, og bidrage til opfyldelse af målene i *KBH 2025 Klimaplanen, Fællesskab København, Kommuneplan 2015* samt *Cykelstrategi 2011-2025* om øget cykling og overflytning af flere ture fra bil til cykel.

Projektet har samlet set en estimeret beskæftigelseseffekt på 12 årsværk for de 10 mio. kr. der er i anlægsmidler (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

### **Økonomi**

Initiativ 1. Sikre skoleveje har estimerede anlægsudgifter på 10,0 mio. kr. i perioden 2020-2022. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2021, 0,04 mio. kr. i 2022 og 0,08 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til renhold, vintertjeneste og vedligehold af nye cykelstier, vanding og beskæring af træer samt drift og vedligehold af signalanlæg. Estimatet af den afledte drift er baseret på erfaringspriser fra kommunens udbud af tilsvarende opgaver.

Når projektet konkretiseres, revurderes estimatet af den afledte drift. Hvis det oprindelige estimat er for højt, søges overskydende midler tilbageført til kommunekassen. Hvis estimatet er for lavt, søges supplerende driftsmidler tilført. Begge dele sker i forbindelse med det årlige opsamlingsnotat om afledt drift til anlægsprojekter.

Projektet forventes afsluttet i juni 2022.



Initiativ 2. Fortsættelse af Sikker Cykelby-kampagne har estimerede serviceudgifter på 0,5 mio. kr. i 2020-2021. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2021.

Eksekvering af anlægsprojekter i 2020-2022 forudsætter, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Table 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Initiativ 1. Sikre skoleveje	Anlæg	1.300	7.500	1.200		<b>10.000</b>
Initiativ 1. Afledt drift	Service		10	40	80	<b>130</b>
Initiativ 2. Sikker cykelby	Service	300	200			<b>500</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.600</b>	<b>7.710</b>	<b>1.240</b>	<b>80</b>	<b>10.630</b>

Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser (Anlægsanalyse 2016) gennem tiltagene:

Effektiviseringstiltag	Ja	Nej
Styrket koordinering (1,5 %),		x
Projektoptimering (1 %),		x
Byggeweb (1,7 %),	x	
Digitalisering 3D (0,1 %),		x
Sourcingstrategi (0,3 % af første 40 mio.)		x
Længere planlægningshorisont (2-4 %)		x
Skalering af anlægskrav (0,1 %).		x

Dermed opnås en samlet effektivisering på 1,7% af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projektet er relativt ukompliceret. Dog kan enkelte af delprojekterne vise sig mere komplicerede, da den endelige udformning af anlægsprojekterne under initiativ 1 endnu ikke er klar. Der er derfor afsat 3 % af anlægssomkostningerne til uforudsete udgifter, idet det ikke forventes, at alle projekterne har uforudsete udgifter.

### Bevillingstekniske oplysninger

Initiativ 1. Sikre skoleveje har estimerede anlægsudgifter på 10,0 mio. kr. i perioden 2020-2022. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2021, 0,04 mio. kr. i 2022 og 0,08 mio. kr. årligt fra 2023. Der er desuden et provenu/provenutab forbundet med projektet på 0,06 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2022.

Initiativ 2. Fortsættelse af Sikker Cykelby-kampagne har estimerede serviceudgifter på 0,5 mio. kr. i 2020-2021. Projektet forventes afsluttet i juni 2021.

Reglerne for statens modregning af kommunes parkeringsindtægter blev ændret pr. 1. januar 2019. Hidtil har konsekvensen af de eksisterende regler været, at mer-/mindre indtægter kun påvirkede servicemåltallet og dermed ikke havde en finansiell betydning.

Fremover og dermed med virkning for dette initiativ vil 30 % af mer-/mindre indtægten også have finansiel betydning. Den fulde mer-/mindre indtægt vil som hidtil påvirke servicemåltallet.

**Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
Initiativ 1. Sikre skolevej							
- Projektering	2000	1.300	1.500	200		<b>3.000</b>	2.500*
- Udførsel	2000		6.000	1.000		<b>7.000</b>	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>1.300</b>	<b>7.500</b>	<b>1.200</b>		<b>10.000</b>	<b>2.500*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
Initiativ 1. Sikre skolevej - Vedligehold og afledt drift	1000		10	40	80	<b>130</b>	
Initiativ 2. Sikker by	1000	300	200			<b>500</b>	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>300</b>	<b>210</b>	<b>40</b>	<b>80</b>	<b>630</b>	
<i>Afledte servicemåltalseffekt</i>							
- Provenutab				49	49	<b>98</b>	
- Finansieringstab ved nedlagt parkeringsplads				15	15	<b>29</b>	

**Tabel 3 – Tidsangivelse for initiativ 1**

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat juni 2021 og afsluttet juni 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2021
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juni 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2022

**Tabel 4 – Tidsangivelse for initiativ 2**

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat maj 2020 og ibrugtaget juni 2021.

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

### Øvrige tekniske oplysninger

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

### Bydel og adresse

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

### Tidligere afsatte midler

Følgende tabel indbefatter tidligere afsatte midler samlet set for cykelområdet i forbindelse med årlige cykelpakker.

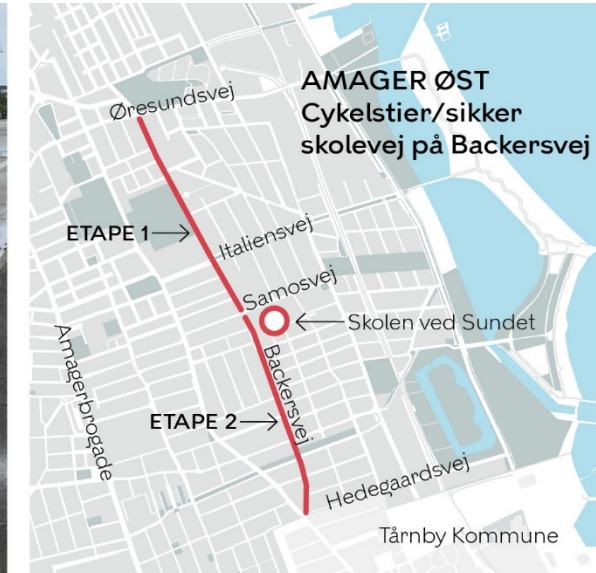
<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Budgetaftale 2014			50.000					
Overførselssagen 2013-14			12.000					
Budgetaftale 2015				75.000				
Overførselssagen 2014-15				2.600				
Budgetaftale 2016					56.400			
Budgetaftale 2017						49.300		
Budgetaftale 2018							48.200	
Overførselssagen 2017-18							89.900	
Budgetaftale 2019								63.300
<b>Afsatte midler i alt</b>			<b>62.000</b>	<b>77.600</b>	<b>56.400</b>	<b>49.300</b>	<b>138.100</b>	<b>63.300</b>

## TM155 Backersvej og Skolen ved Sundet – sikker skolevej, Amager Øst – to etaper



Foto: Københavns Kommune

Foto: Backersvej



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat på en sikker skolevej på Backersvej fordelt på to etaper til Budget 2020.

Der er udarbejdet en trafikanalyse og dispositionsforslag for Backersvej i forbindelse med Budget 2019. Teknik- og Miljøudvalget tog analysen til efterretning den 17. juni 2019.

### Indhold

Backersvej er en 2 km lang fordelingsgade, der også fungerer som skolevej for elever til Skolen ved Sundet. På Backersvej ligger også en række daginstitutioner.

Backersvej har i dag cykelbaner i begge sider, og for at gøre Backersvej til en sikker skolevej kan der afsættes midler til at projektere og anlægge enkelttreppede cykelstier med gennemførte fortove langs sidevejene. Derudover etableres der flere midterheller på udvalgte steder, særligt ved Skolen ved Sundet. For at nedsætte hastigheden anlægges bump på vejen i forbindelse med midterheller. De eksisterende parkeringspladser omplaceres og genetableres i hver sin side, hvilket kan virke fardæmpende. Der etableres en 40 km/t zone og korttidsparkering ved Skolen ved Sundet og ved institutionerne på Backersvej. Desuden plantes der træer langs vejen i parkeringsbåndet og eventuelt i midterheller, for dels at tilføre vejen et grønt islæt, og dels for at sænke hastigheden.

Interviews og borgermøder viser at vejen opleves som værende utryk af borgere, forældre og skolebørn. Hastighedsmålinger viser endvidere at Backersvej er præget af høj hastighed, hvor nogle bilister overskrider hastighedsbegrænsningerne. I forbindelse med trafikanalysen er der registreret over 100 biler, der kører mere end 80 km/t på strækningen på en uge, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t. Der er de seneste fem år registreret 22 uheld på Backersvej, ingen med dødelig udgang.

Forvaltningen har til Budget 2020 udarbejdet et budgetnotat om samme, *TM7 Backersvej og Skolen ved Sundet – sikker skolevej, Amager Øst*.

I det foreliggende budgetnotat er projektet opdelt i to etaper. I beskrivelse af økonomi og tidsplan tages der udgangspunkt i, at projektering af etape 1 starter i januar 2020, og projektering af etape 2 i 2022, idet det vil være forvaltningens anbefaling at begynde med etape 1, såfremt der træffes beslutning om, alene at igangsætte den ene af etaperne nu og udskyde den anden til et senere tidspunkt. Budgetnotat TM7 og dette budgetnotat (TM155) er gensidigt udelukkende.

### **Etape 1. Øresundsvej til Samosvej (Skolen ved Sundet) – 26,5 mio. kr. i anlæg**

Etape 1 består af strækningen Øresundsvej til Samosvej og Skolen ved Sundet. Denne del af strækningen har det højeste antal cyklister (2.500 i døgnet) og det højeste antal køretøjer (6.000 i døgnet). Det er endvidere på denne strækning, at de fleste daginstitutioner er placeret.

Trafikanalysen viser vejen opfattes som værende utryk af borgere, forældre og skolebørn og er præget af høj hastighed, hvor nogle bilister overskrider hastighedsbegrænsningerne. Dette er belyst gennem hastighedsmålinger, interviews og borgermøder.

Ved at anlægge denne strækning først vil anlægget komme flest borgere til gavn.

**Tabel 1 – Konsekvenser for træer**

Antal træer i projektområdet før projekt	Antal træer fældes (forventet antal)	Alder	Antal efter projekt	Tilvækst / reduktion	Art og størrelse
8	0	12	15-36	Ja	Røn og Elm

Der plantes nye træer, men det endelige antal (15-36) vil først blive fastsat i en senere fase. Dette skyldes, at der ligger en fjernvarme- og en spildevandsledning i Backersvej, som har betydning for hvor mange træer, der kan plantes. Forvaltningen skal derfor i næste fase af projektet i dialog med HOFOR om muligheden for at flytte de to ledninger.

**Tabel 2 – Konsekvenser for bilparkeringspladser**

Antal pladser i projektområdet før projekt	Hvilken zone/udenfor zone	Antal pladser, der nedlægges, anfør zone (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægningsprocent)	Erstatnings-parkeringspladser der anlægges i projektet (forventet antal)
69	Udenfor zone	0	20-106	0

Projektet har ingen konsekvens for cykelparkering, da denne håndteres på egen grund.

### **Etape 2. Samosvej (Skolen ved Sundet) til Hedegaardsvej – 27,4 mio. kr. i anlæg**

Etape 2 udgøres af strækningen Samosvej til Hedegaardsvej. Denne strækning har et lavere antal cyklister og køretøjer (henholdsvis 700 og 4.700 i døgnet). Denne strækning opleves ligeledes som utryk og i forbindelse med trafikanalysen er der registreret over 100 biler, der kører mere end 80 km/t på strækningen på en uge, hvor hastighedsgrænsen er 50 km/t.

Etape 2 er derfor vigtig at anlægge i forlængelse af etape 1, men ved at opdele anlægget i to etaper vil det være muligt at opretholde trafikken på en del af Backersvej, mens anlægsarbejdet står på.

**Tabel 3 – Konsekvenser for træer**

Antal træer i projektområdet før projekt	Antal træer fældes (forventet antal)	Alder	Antal efter projekt	Tilvækst / reduktion	Art og størrelse
9	4	12	15-54	Ja	Røn og Elm

Der plantes nye træer, men det endelige antal (15-54) vil først blive fastsat i en senere fase. Dette skyldes, at der ligger en fjernvarme- og spildevandsledning i Backersvej, som har betydning for hvor mange træer, der kan plantes. Forvaltningen skal derfor i næste fase af projektet i dialog med HOFOR om muligheden for at flytte de to ledninger.

**Tabel 4 – Konsekvenser for bilparkeringspladser**

Antal pladser i projektområdet før projekt	Hvilken zone/udenfor zone	Antal pladser, der nedlægges, anfør zone (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægningsprocent)	Erstatnings-parkeringspladser der anlægges i projektet (forventet antal)
27	Udenfor zone	0	13-106	0

Projektet har ingen konsekvens for cykelparkering, da denne håndteres på egen grund ved Skolen Ved Sundet.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Projektet vil reducere hastigheden på Backersvej og dermed give borgere og skolebørn en mere tryk og sikker skolevej når projektet er anlagt.

Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på 65 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk), heraf 32 årsværk for etape 1 og 33 årsværk for etape 2.

#### **Økonomi**

Projektet med de to etaper har estimerede anlægsudgifter på i alt 53,9 mio. kr. i perioden 2020-2025. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på i alt 0,04 mio. kr. i 2022, 0,17 mio. kr. i 2023, 0,21 mio. kr. i 2024 og 0,34 mio. kr. årligt fra 2025 og frem til blandt andet renhold af de nye cykelstier.

Estimatet af den afledte drift er baseret på erfaringspriser fra København Kommunes udbud af tilsvarende opgaver. Når projektet konkretiseres, revurderes estimatet af den afledte drift. Hvis det oprindelige estimat er for højt, søges overskydende midler tilbageført til kommunekassen. Delstrækninger ibrugtages løbende, og det er derfor nødvendigt at tilføre afledt drift tidligere end projektets samlede ibrugtagningstidspunkt.

Projektet forventes ibrugtaget juli 2023 (etape 1) hhv. juli 2025 (etape 2).

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2020-2025 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Tabel 3 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	Kategorisering af anlægssønsker*	2020	2021	2022	2023	2024	2025	I alt
Anlæg af sikker skole- vej Backersvej etape 1	Anlæg	7. Øvrig	1.525	3.245	13.035	8.695			<b>26.500</b>
Anlæg af sikker skole- vej Backersvej etape 2	Anlæg	7. Øvrig			1.575	3.355	13.480	8.990	<b>27.400</b>
Afledt drift etape 1	Service				40	170	170	170	<b>550</b>
Afledt drift etape 2	Service						40	170	<b>210</b>
<b>Udgifter i alt</b>			<b>1.525</b>	<b>3.245</b>	<b>14.650</b>	<b>12.220</b>	<b>13.690</b>	<b>9.330</b>	<b>54.660</b>

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

Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser (Anlægsanalyse 2016) gennem tiltagene:

Effektiviseringstiltag	Ja	Nej
Styrket koordinering (1,5 %)		X
Projektoptimering (1,0 %)	X	
Byggeweb (1,7 %)	X	
Digitalisering 3D (0,1 %)		X
Sourcingstrategi (0,3 % af første 40 mio. kr.)		X
Længere planlægningshorisont (2-4 %)		X
Skalering af anlægskrav (0,1 %)	X	

Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,8 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

### ***Koordinering og/eller synergi med genopretningsprojekter og andre projekter***

Projektet er koordineret med ombygningen af Skolen ved Sundet. Backersvej er udpeget som kombineret skybruds- og forsinkelsesvej nord for Italiensvej og grøn vej mellem Lemnosvej, Samosvej, Kongovej og Ceylonvej. Derfor tager projektet højde for de fremtidige planer for skybrudssikring på Backersvej ved ikke at ændre skybrudsvandets afstrømning på overfladen af Backersvej.

Forvaltningen forventer, at Backersvej indgår i genopretningsplanen for 2022 for at skabe synergi mellem genopretning af Backersvej og dette anlægsprojekt.

### **Risikovurdering**

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

Som konsekvens af, at der skal etableres cykelstier på Backersvej skal afvandingsforholdene ændres. Det skyldes, at brøndene i dag ligger i cykelbanen, og disse skal flyttes til vejbanen. De kommende afvandingsforhold er ikke fastlagt, og derfor afsættes der 8 % af anlægssomkostningerne til uforudsete udgifter.

### **Bevillingstekniske oplysninger**

Projektet med de to etaper har estimerede anlægsgudgifter på i alt 53,9 mio. kr. i perioden 2020-2025. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på

i alt 0,04 mio. kr. i 2022, 0,17 mio. kr. i 2023, 0,21 mio. kr. i 2024 og 0,34 mio. kr. årligt fra 2025 og frem til blandt andet renhold af de nye cykelstier.

#### Tabel 4.a – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter - Etape 1

Etape 1 har estimerede anlægsudgifter på 26,5 mio. kr. i perioden 2020-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på i alt 0,04 mio. kr. i 2022 og 0,17 mio. kr. i 2023 og frem.

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	2024	2025	I alt	*
<i>Anlægsudgift etape 1</i>									
- Projektering	2000	1.525	3.245	1.110	745			6.625	2.500*
- Udførsel	2000			11.925	7.950			19.875	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>1.525</b>	<b>3.245</b>	<b>13.035</b>	<b>8.695</b>			<b>26.500</b>	<b>2.500*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift	1000			40	170	170	170	550	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>40</b>	<b>170</b>	<b>170</b>	<b>170</b>	<b>550</b>	

#### Tabel 4.b – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter - Etape 2

Etape 2 har estimerede anlægsudgifter på 27,4 mio. kr. i perioden 2022-2025. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på i alt 0,04 mio. kr. i 2024 og 0,17 mio. kr. i 2025 og frem.

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	2024	2025	I alt	*
<i>Anlægsudgift etape 2</i>									
- Projektering	2000			1.575	3.355	1.150	770	6.850	2.500*
- Udførsel	2000					12.330	8.220	20.550	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>1.575</b>	<b>3.355</b>	<b>13.480</b>	<b>8.985</b>	<b>27.400</b>	<b>2.500*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift	1000					40	170	210	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>						<b>40</b>	<b>170</b>	<b>210</b>	

#### Tabel 5.a – Tidsangivelse - Etape 1

Projektering af etape 1 forventes igangsat i januar 2020. Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i februar 2022 og ibrugtaget i juli 2023.

Tidsangivelse - Etape 1	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Maj 2021
Anlægsprojektet forventes igangsat	Februar 2022
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juli 2023

#### Tabel 5.b – Tidsangivelse - Etape 2

Projektering af etape 2 forventes igangsat i januar 2022. Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i februar 2024 og ibrugtaget i juli 2025.

Tidsangivelse - Etape 2	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Maj 2023
Anlægsprojektet forventes igangsat	Februar 2024
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juli 2025



## Øvrige tekniske oplysninger

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

### Bydel og adresse

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

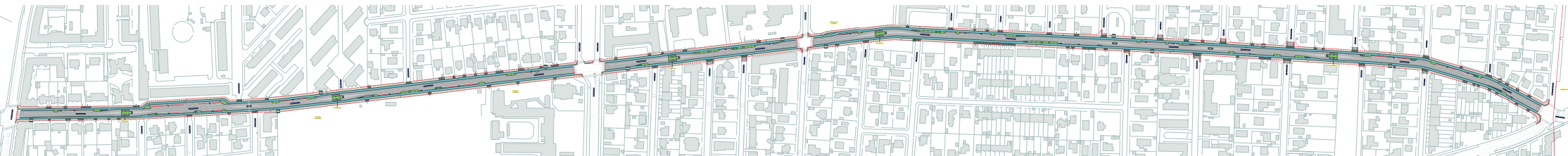
### Tidligere afsatte midler

Der er i budgetaftalen for 2019 givet midler til en trafikanalyse og et dispositionsforslag for sikker skolevej på Backersvej og Skolen ved Sundet.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2016	2017	2018
Budgetaftale 2019			500
<b>Afsatte midler i alt</b>			<b>500</b>

### Bilag

Bilag 1: Dispositionsforslag for Backersvej



..... Kommunegrænse

- - - - - Anlægsområde

● Eksisterende træ (14 stk)

● Nyt træ (75 stk)

 Busstoppested

 Bilparkering

## BACKERSVEJ, SIKKER SKOLEVEJ

*Amager Øst*

Dispositionsforslag

**BILAG 1 SAMLET**



NORD

ØRESUNDSVEJ

BACKERSVEJ

0 5 10 15 20 25 m

--- Anlægsområde

● Nyt træ (3 stk)



Busstoppested



Bilparkering

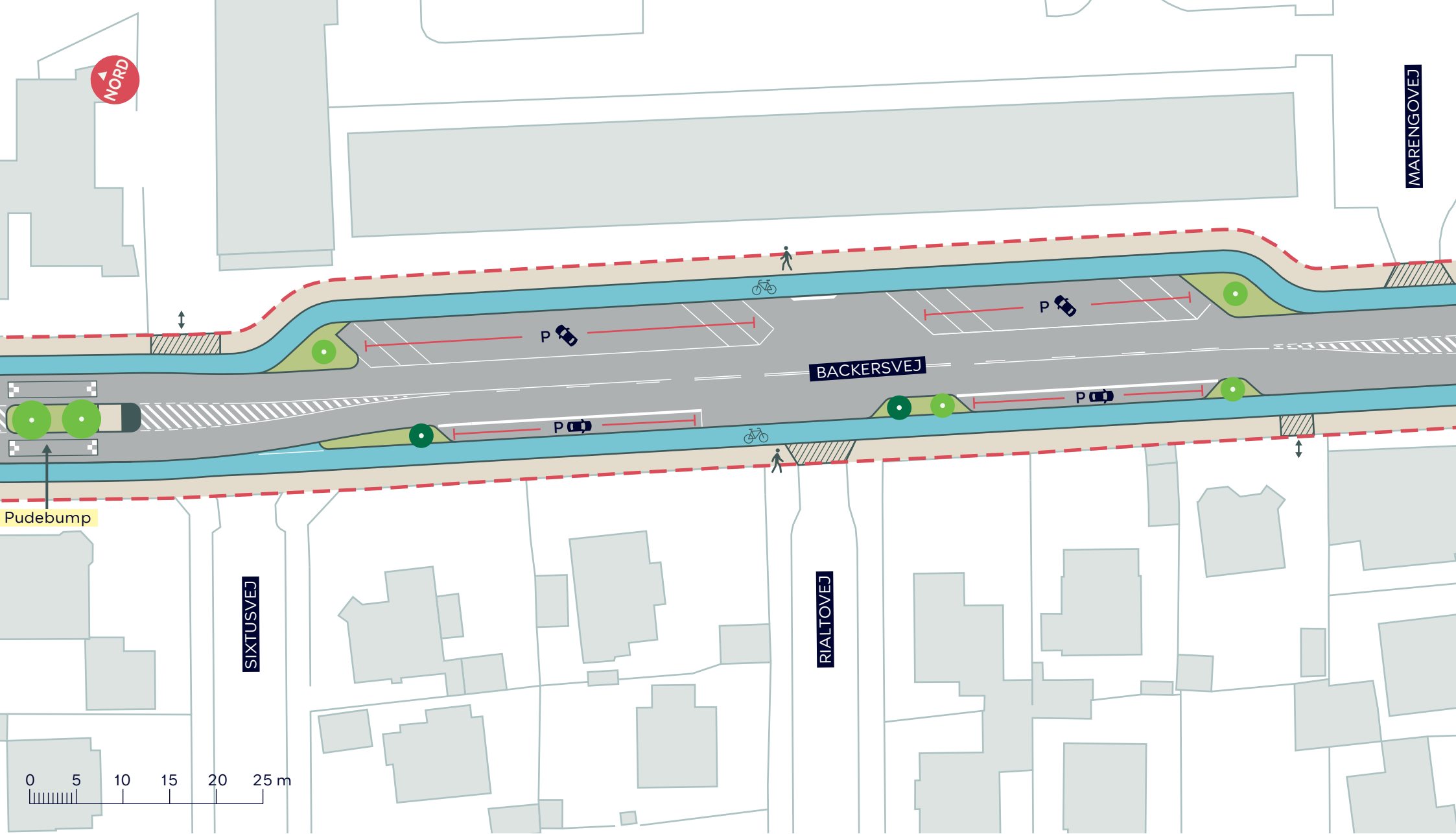
**BACKERSVEJ, SIKKER SKOLEVEJ**

Amager Øst

Dispositionsforslag

**BILAG 1A**

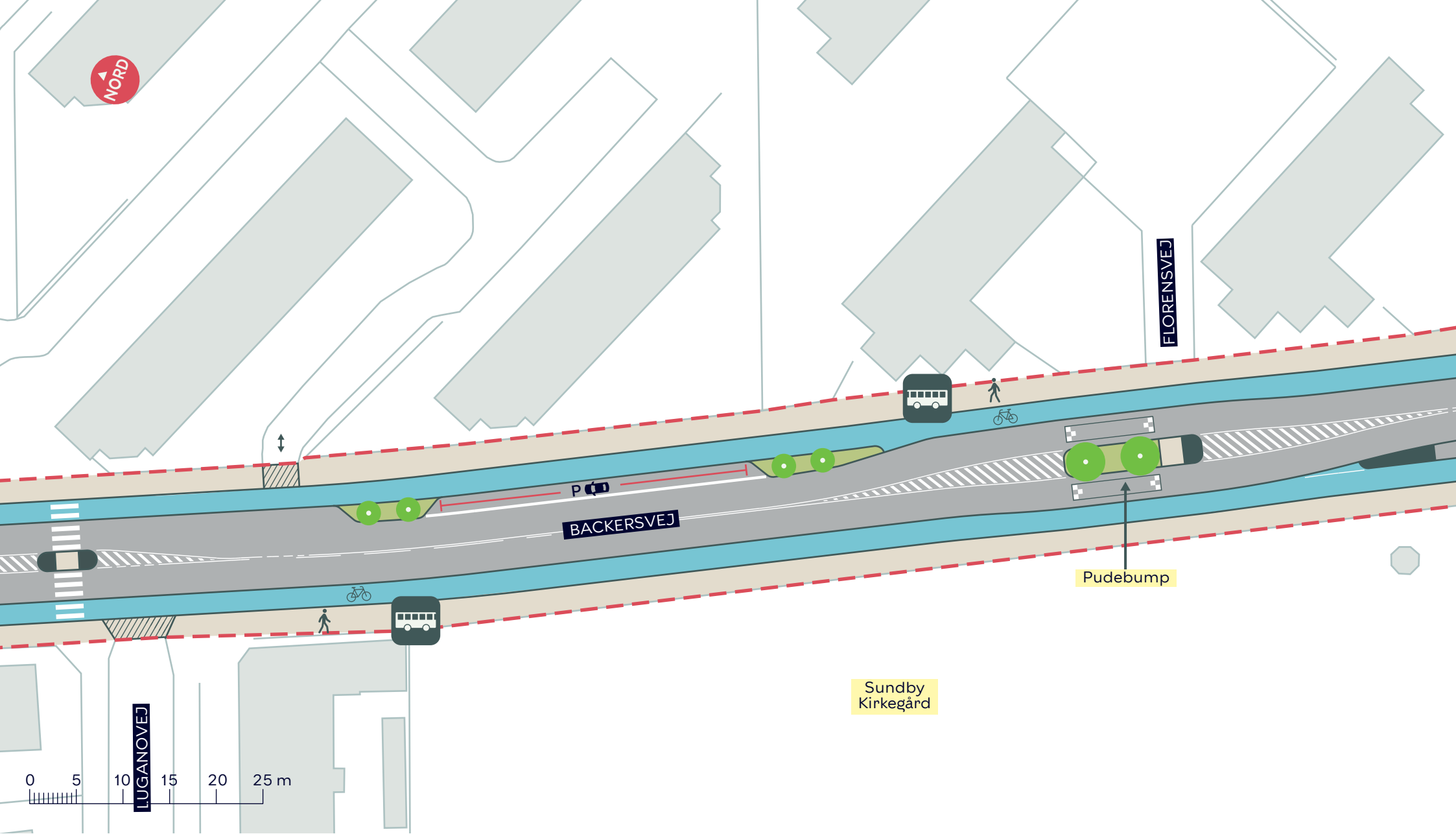




- - - Anlægsområde
- Eksisterende træ (2 stk)
- Nyt træ (6 stk)
- P X Bilparkering

**BACKERSVEJ, SIKKER SKOLEVEJ**  
*Amager Øst*  
 Dispositionsforslag  
**BILAG 1B**





--- Anlægsområde

● Nyt træ (6 stk)

 Busstoppested

 Bilparkering

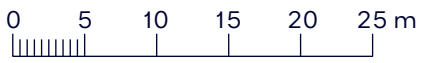
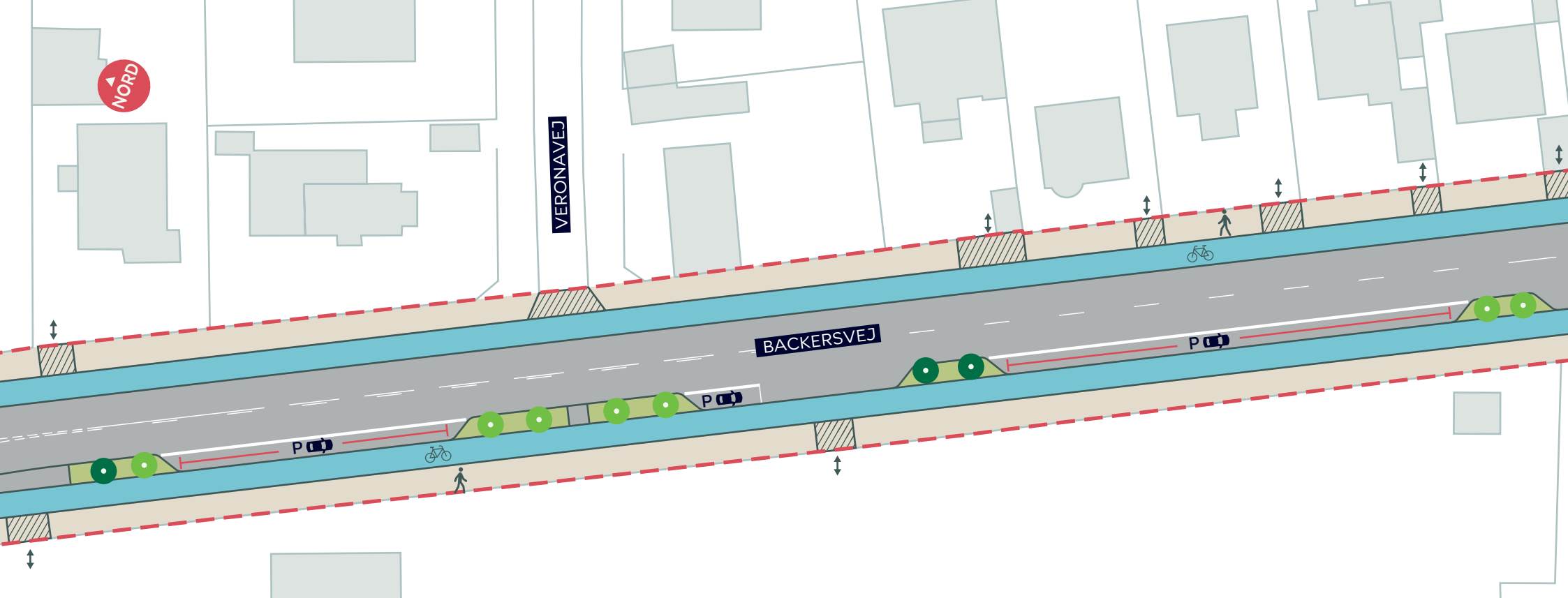
**BACKERSVEJ, SIKKER SKOLEVEJ**

*Amager Øst*

Dispositionsforslag

**BILAG 1C**

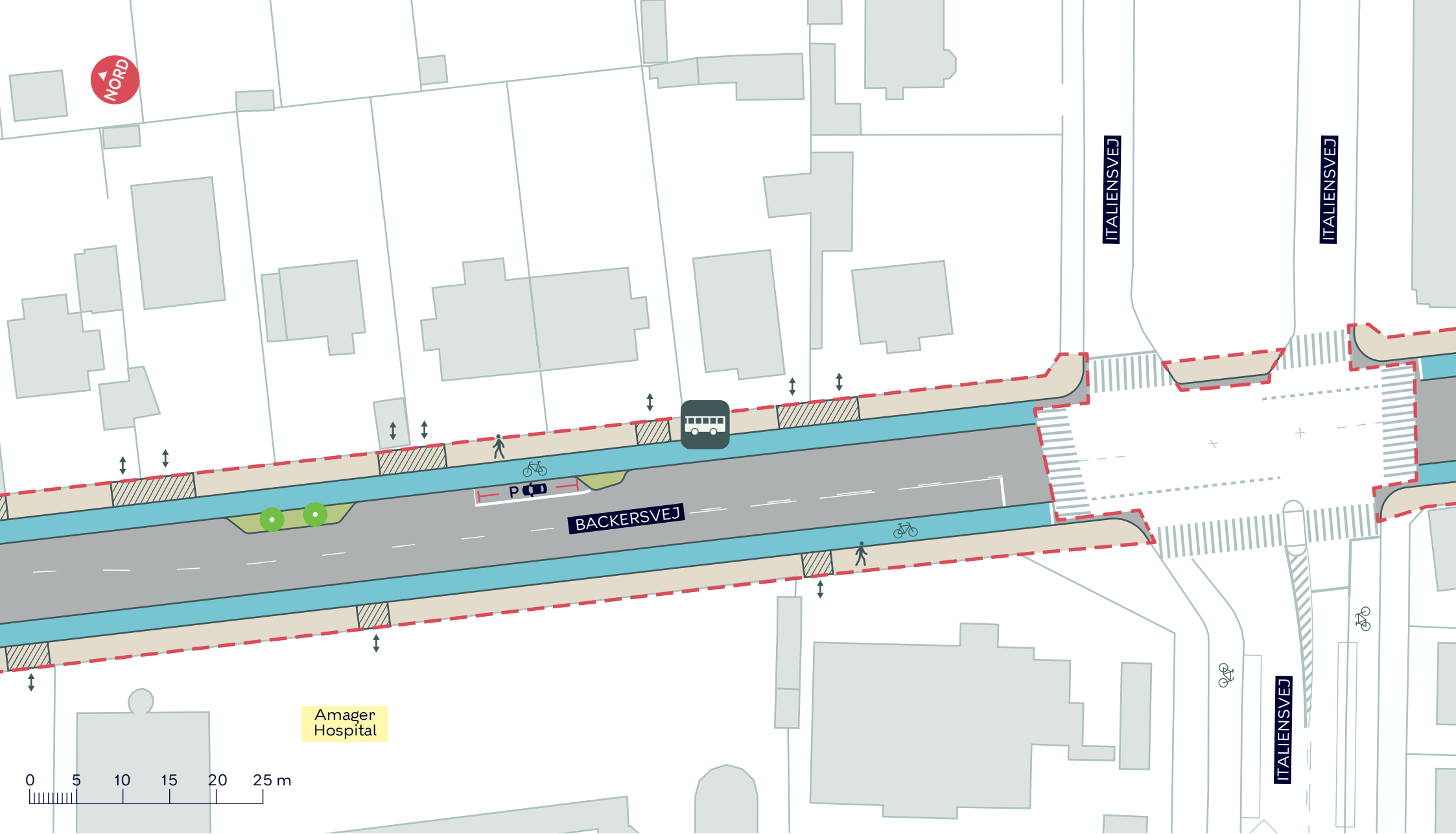




- - - Anlægsområde
- Eksisterende træ (3 stk)
- Nyt træ (7 stk)
- P X Bilparkering

**BACKERSVEJ, SIKKER SKOLEVEJ**  
 Amager Øst  
 Dispositionsforslag  
**BILAG 1D**





--- Anlægsområde

● Nyt træ (2 stk)

 Busstoppested

 Bilparkering

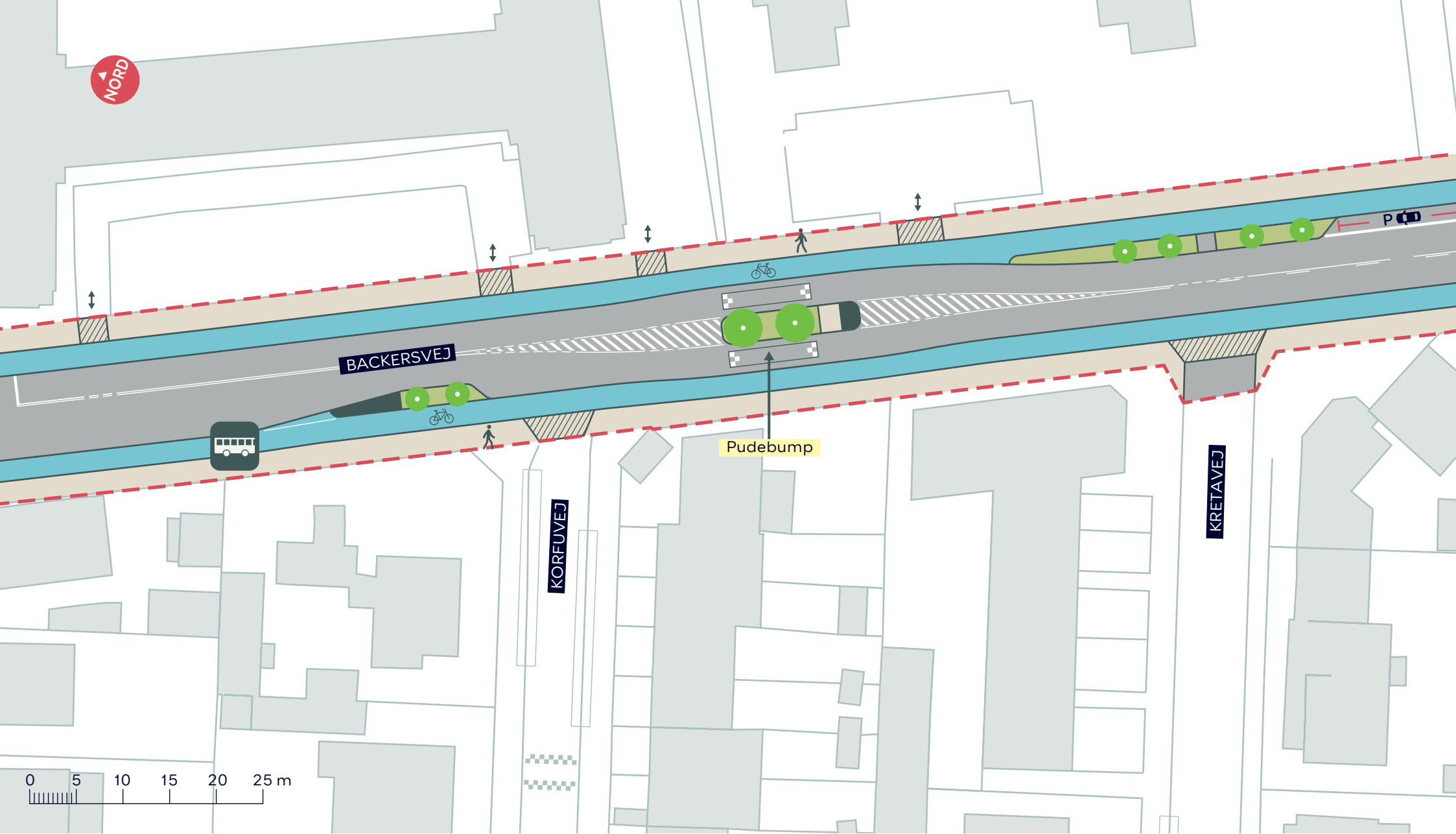
**BACKERSVEJ, SIKKER SKOLEVEJ**

Amager Øst

Dispositionsforslag

**BILAG 1E**





--- Anlægsområde

● Nyt træ (8 stk)



Busstoppested



Bilparkering

**BACKERSVEJ, SIKKER SKOLEVEJ**

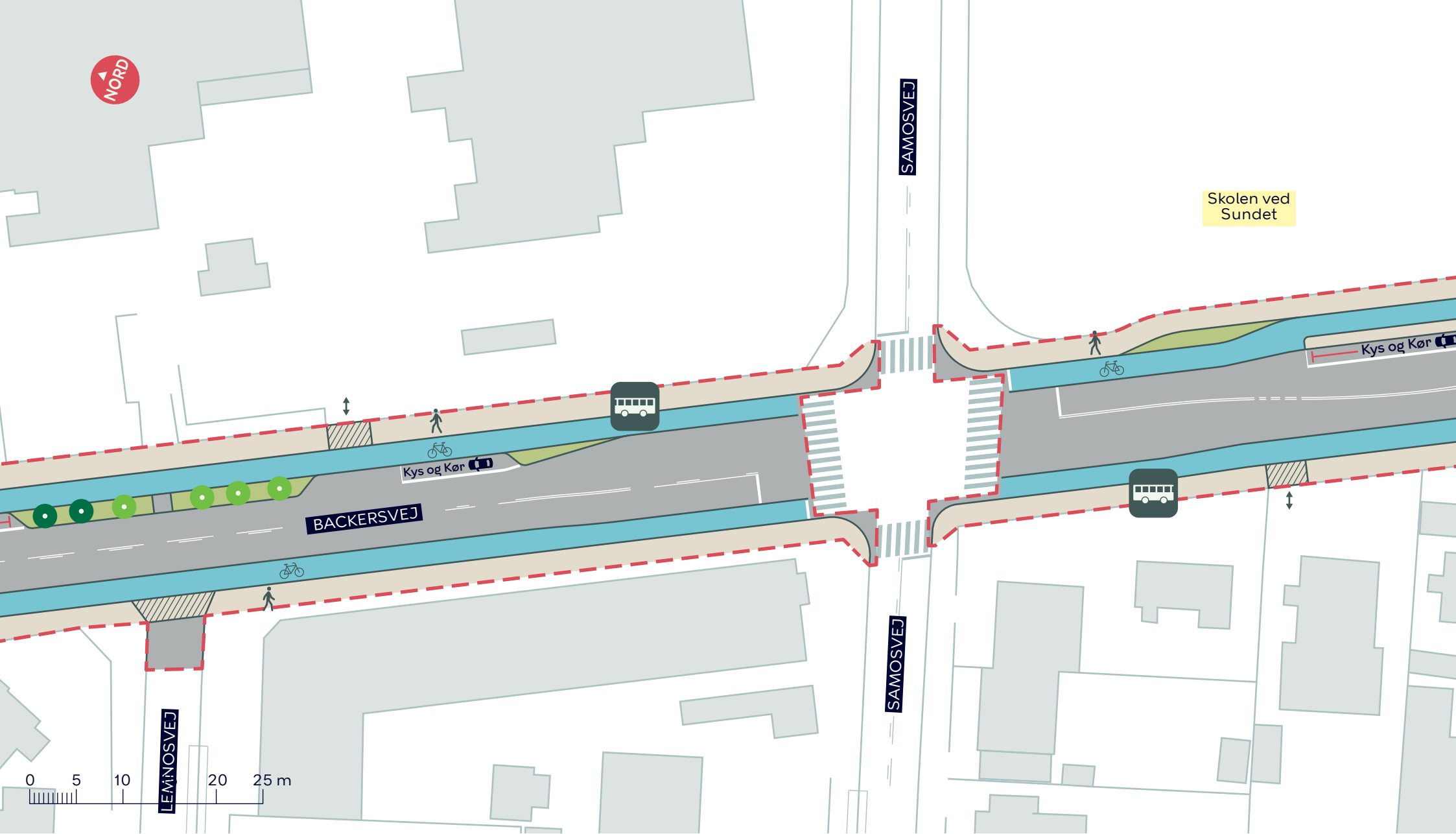
Amager Øst

Dispositionsforslag

**BILAG 1F**



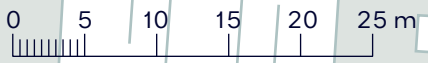
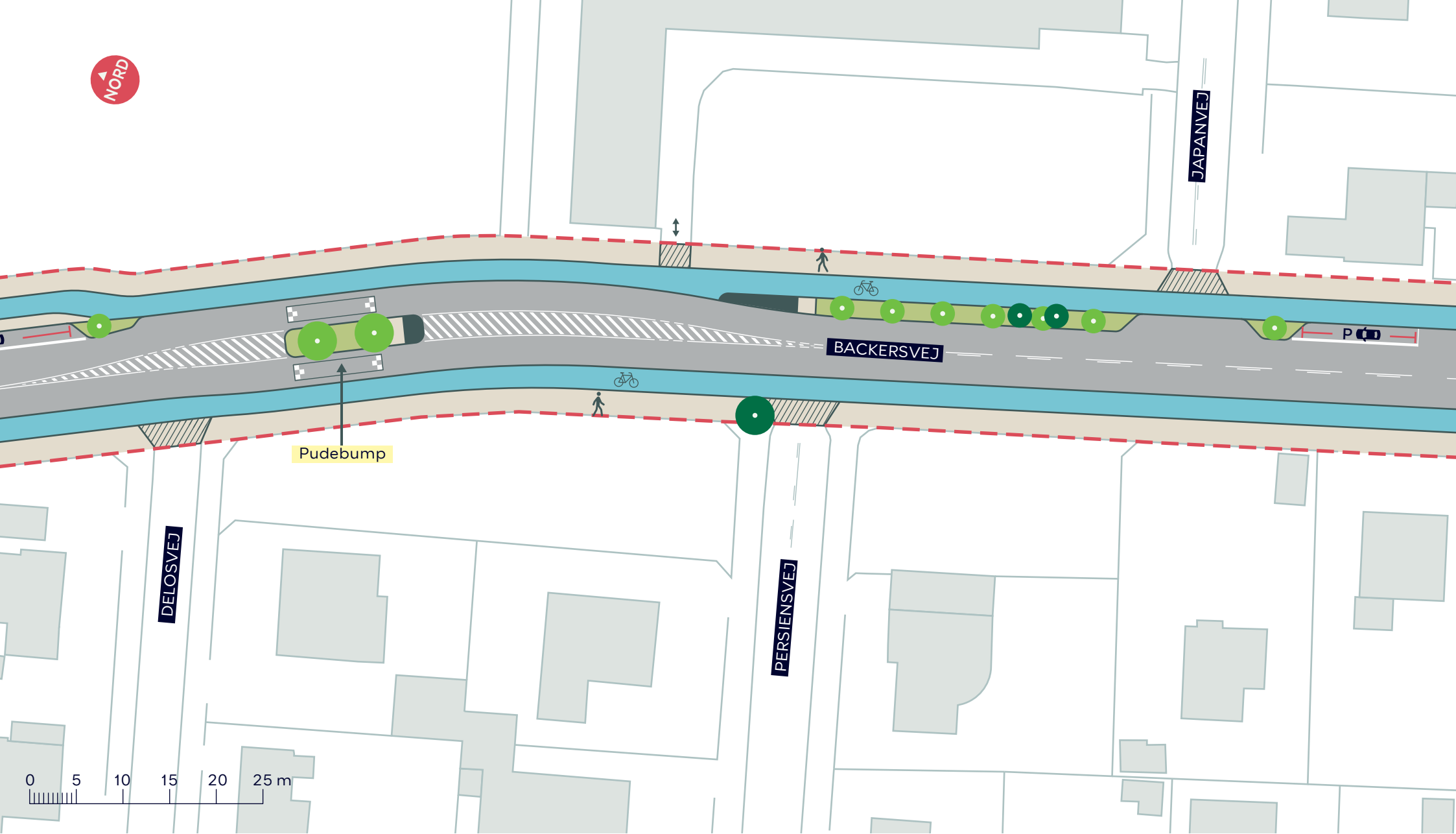









- - - Anlægsområde
- Eksisterende træ (2 stk)
- Nyt træ (4 stk)
- Busstoppested
- Bilparkering

**BACKERSVEJ, SIKKER SKOLEVEJ**  
 Amager Øst  
 Dispositionsforslag  
**BILAG 1G**

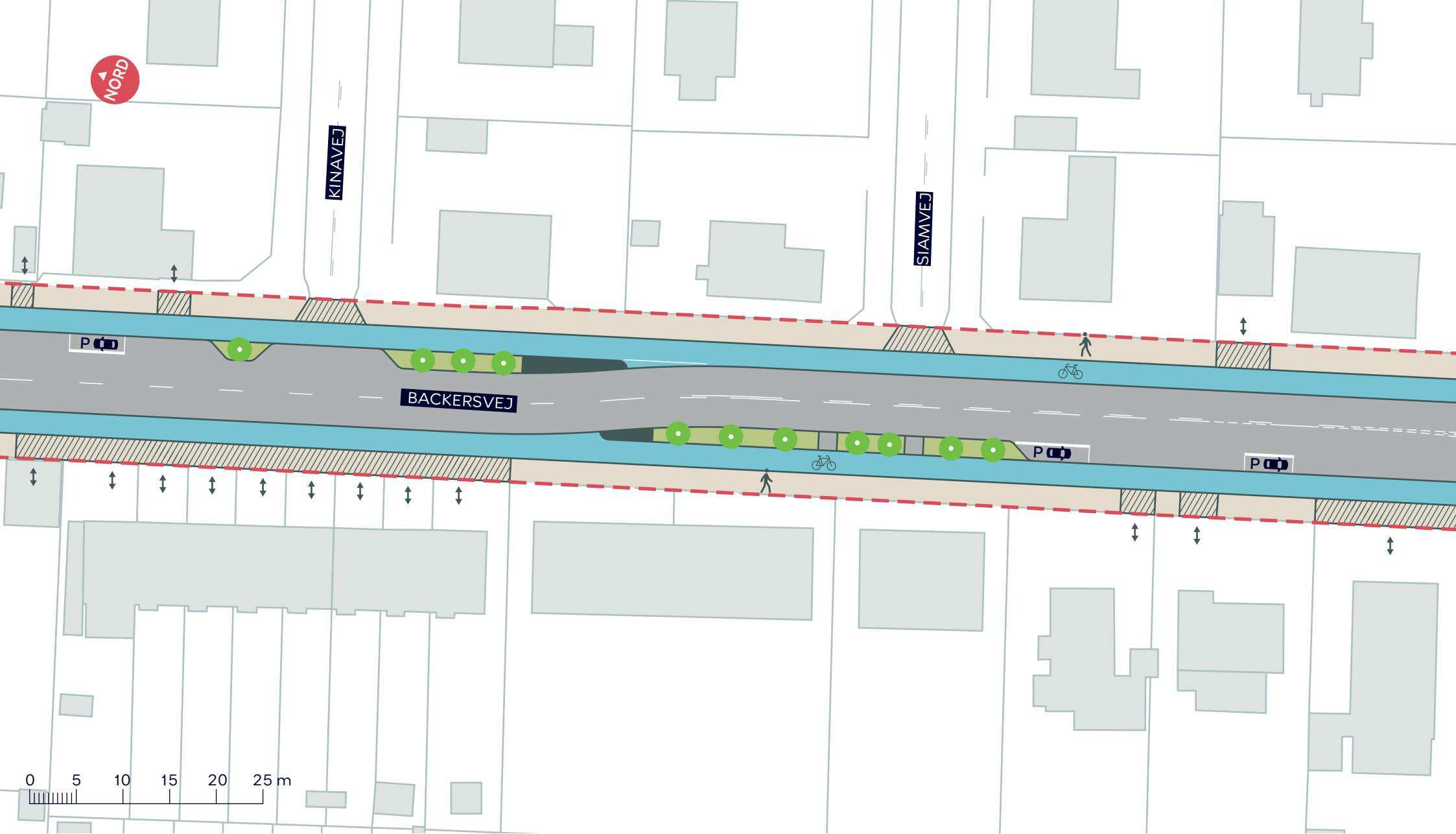




-  Anlægsområde
-  Eksisterende træ (3 stk)
-  Nyt træ (10 stk)
-  Busstoppested
-  Bilparkering

**BACKERSVEJ, SIKKER SKOLEVEJ**  
Amager Øst  
Dispositionsforslag  
**BILAG 1H**





--- Anlægsområde

● Nyt træ (11 stk)

P X Bilparkering

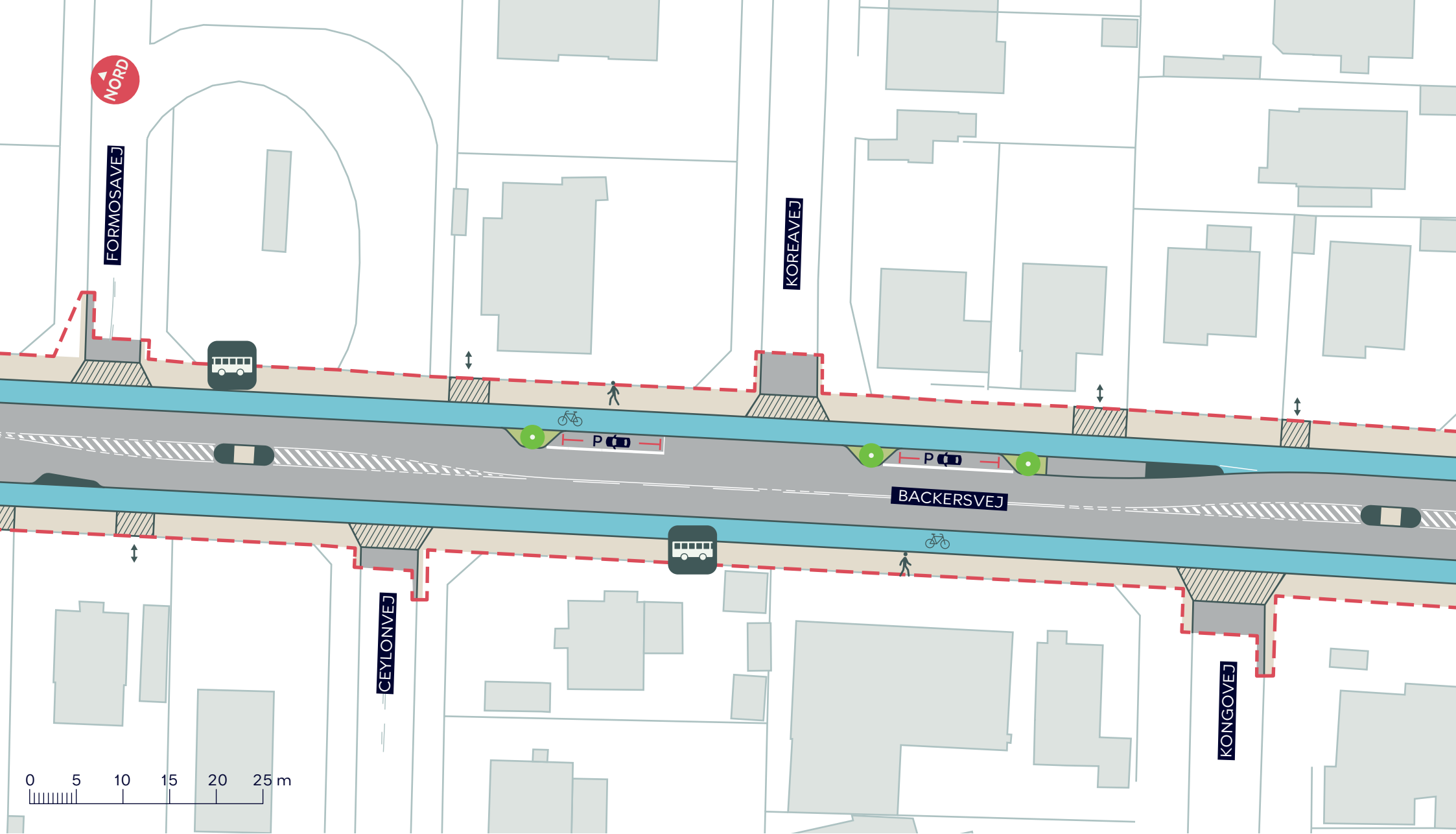
## BACKERSVEJ, SIKKER SKOLEVEJ

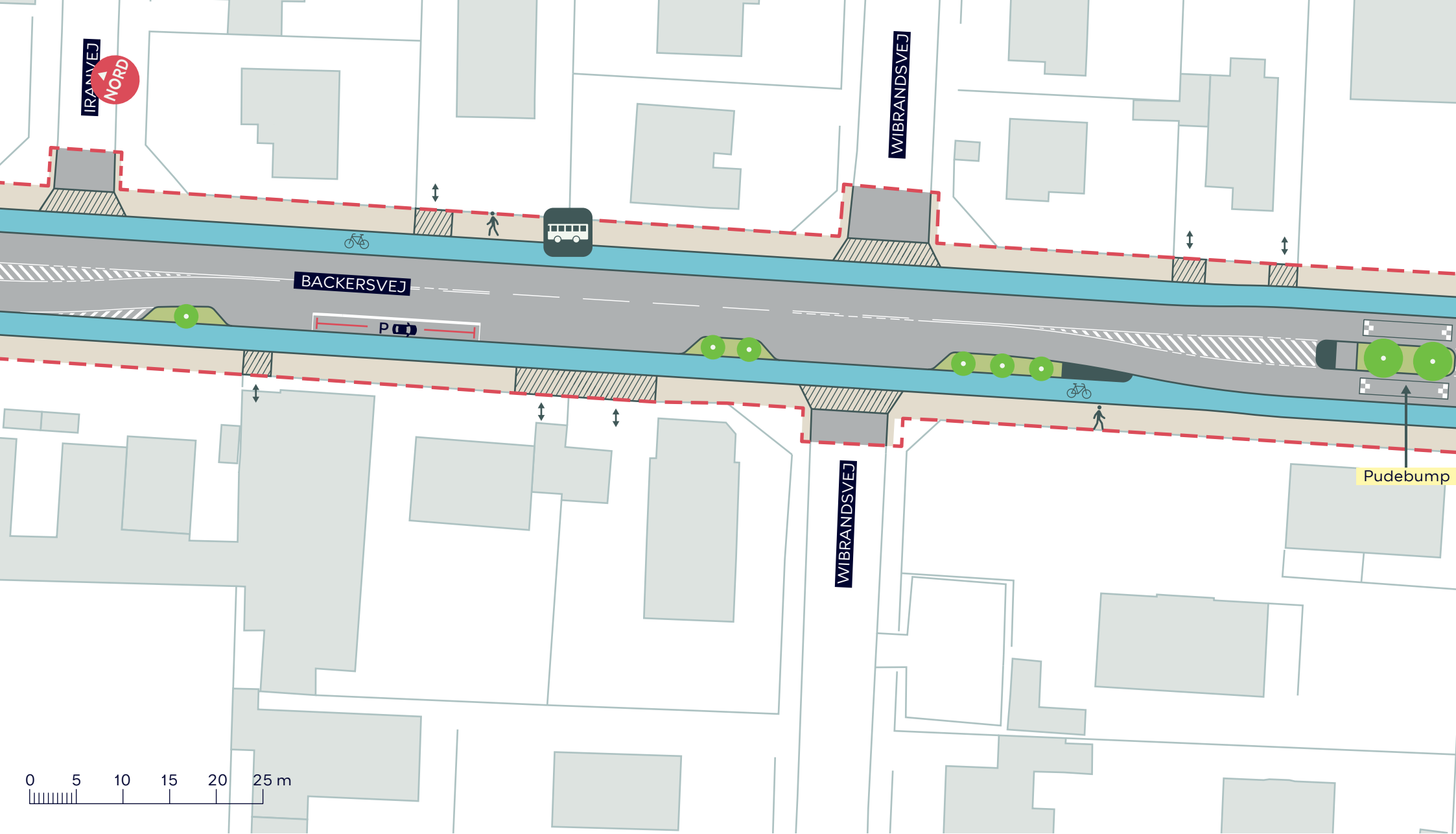
Amager Øst

Dispositionsforslag

**BILAG 11**







--- Anlægsområde

● Nyt træ (8 stk)

 Busstoppested

 Bilparkering

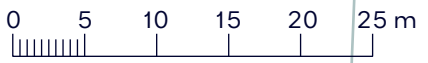
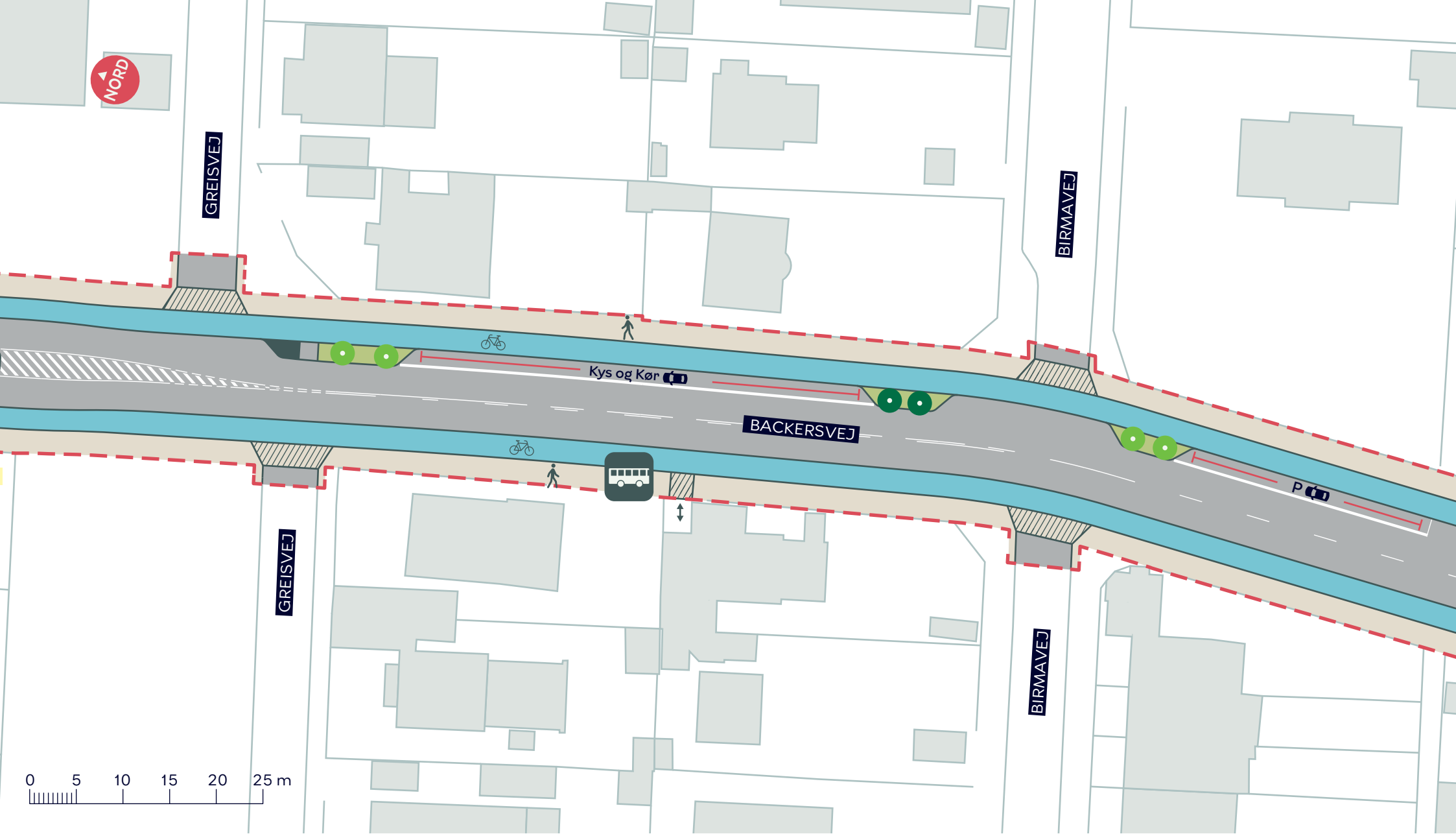
**BACKERSVEJ, SIKKER SKOLEVEJ**

*Amager Øst*

Dispositionsforslag

**BILAG 1K**

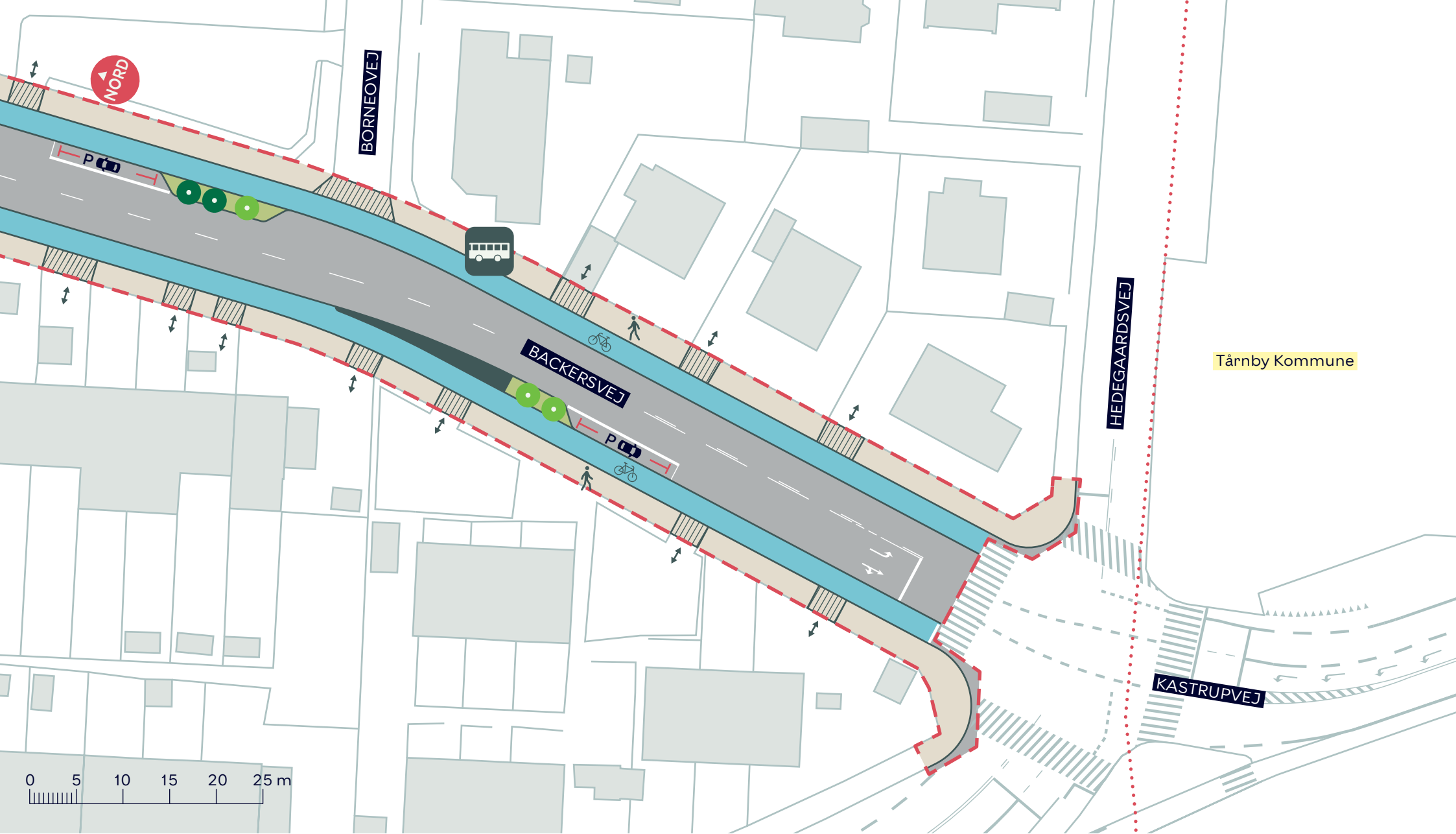




- - - Anlægsområde
- Eksisterende træ (2 stk)
- Nyt træ (4 stk)
- Busstoppested
- P Bilparkering

**BACKERSVEJ, SIKKER SKOLEVEJ**  
 Amager Øst  
 Dispositionsforslag  
**BILAG 1L**





Tårnby Kommune

..... Kommunegrænse

- - - - - Anlægsområde

● Eksisterende træ (2 stk)

 Busstoppested

● Nyt træ (3 stk)

 Bilparkering

**BACKERSVEJ, SIKKER SKOLEVEJ**

*Amager Øst*

Dispositionsforslag

**BILAG 1M**



## TM3b Dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade



### Baggrund

Der er i dag 382 kilometer cykelsti i København, og antallet af cykelstier udgør en central faktor, for at få flere til at vælge cyklen. Målinger viser, at omkring en tredjedel af københavnernes mener, at de vil begynde at cykle mere, hvis forholdene forbedres med både flere og bredere cykelstier. Cykelstiuudvidelser er særligt relevante de steder, hvor cykeltrafikken allerede i dag skaber trængsel, som medfører utryghed, nedsætter fremkommeligheden og kan være kilde til konflikter.

### Indhold

I *Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025* er Torvegade den strækning, hvor langt flest borgere ønsker cykelstien udvidet, hvilket skyldes kapacitetsproblemer for cykeltrafikken. Det forventes, at der kommer endnu flere cyklister efter, at Amagerbrogade har fået forbedrede cykelforhold. I 2018 færdedes 34.100 cykler og 25.900 køretøjer på Torvegade på et hverdagsdøgn, og i den mest befærdede time i morgenmyldretiden var tallet 4.452 cykler og 1.906 køretøjer. Den høje koncentration af cykler på Torvegade er en særlig udfordring, idet cykelstierne kun er 2,1 meter brede.

Der er behov for en detaljeret undersøgelse af mulighederne for at øge kapaciteten for cykeltrafikken på strækningen. Det foreslås derfor, at der udarbejdes en trafikanalyse og et dispositionsforslag med primært fokus på forbedret fremkommelighed for cyklister, busser og fodgængere (der alle er pladsbesparende i forhold til biler) under hensyn til de mange byrumsmæssige interesser. Dermed forventes den samlede fremkommelighed på tværs af alle transportformer at øges, selvom biltrafikken må forventes at få forringet fremkommelighed eller fastholde den nuværende fremkommelighed.

Dispositionsforslaget bygger videre på det idéoplæg om Torvegadekorridoren, der indgår i *Optimeringsplan KBH Cykelby 2025*, som blev vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget den 24. august 2015, og vil indeholde konkrete forslag til den fysiske udformning af trafikløsninger på strækningen.

I forbindelse med udarbejdelsen af et dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade belyses muligheden for at koordinere med genopretningsprojekter, skybrudsprojekter, signaloptimering og fysiske forbedringer af trafiksikkerheden. Det kan nedbringe de samlede gener af vejarbejde sammenlignet med realisering af separate projekter. Der vil muligvis også kunne opnås en besparelse på den samlede anlægspris.



Dispositionsforslaget for øget cykelkapacitet på Torvegade har estimerede anlægsudgifter på 1,0 mio. kr.

### Overordnede målsætninger og effekter

Projektet forventes samlet set at bidrage til opfyldelse af målene i *KBH 2025 Klimaplanen, Fællesskab København, Kommuneplan 2015* samt *Cykelstrategi 2011-2025* om øget cykling og overflytning af flere ture fra bil til cykel.

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

### Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i perioden 2020-21. Projektet forventes ibrugtaget i april 2021.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade	Anlæg	500	500			1.000
<b>Udgifter i alt</b>		<b>500</b>	<b>500</b>			<b>1.000</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at udarbejdelsen af dispositionsforslaget er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

### Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i perioden 2020-2021.

**Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade	2000	500	500			1.000	1.000*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>500</b>	<b>500</b>			<b>1.000</b>	

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Dispositionsforslaget forventes igangsat januar 2020 og færdigt i april 2021 med henblik på, at den kan indgå i forhandlingerne om Budget 2022.

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

### Øvrige tekniske oplysninger

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

## Bydel og adresse

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

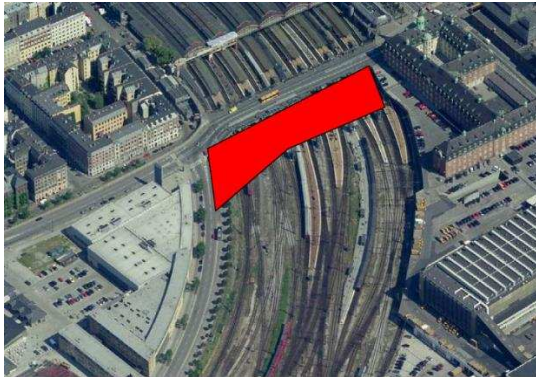
## Tidligere afsatte midler

Følgende tabel indbefatter tidligere afsatte midler samlet set for cykelområdet i forbindelse med årlige cykelpakker.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Budgetaftale 2014			50.000					
Overførselssagen 2013-14			12.000					
Budgetaftale 2015				75.000				
Overførselssagen 2014-15				2.600				
Budgetaftale 2016					56.400			
Budgetaftale 2017						49.300		
Budgetaftale 2018							48.200	
Overførselssagen 2017-18							89.900	
Budgetaftale 2019								63.300
<b>Afsatte midler i alt</b>			<b>62.000</b>	<b>77.600</b>	<b>56.400</b>	<b>49.300</b>	<b>138.100</b>	<b>63.300</b>



## TM3d Anlæg af cykelparkering ved trafikknudepunkter



### Baggrund

Kun 37 % af de cyklende københavnere er på nuværende tidspunkt tilfredse med muligheden for cykelparkering i byen. Specifikt er tilfredsheden med cykelparkering ved stationer 35 %. Målsætningen i *Fællesskab København* er, at 70 % af københavnere skal være tilfredse med muligheden for cykelparkering 2025. Med initiativerne i budgetnotatet vil der være mulighed for at forbedre cykelparkeringen ved stationer i Københavns Kommune.

### Indhold

Anlæg af cykelparkering ved trafikknudepunkter er af betydning for både udbygning af den samlede kapacitet for cykelparkering i København, men også med henblik på at forbedre mulighederne for at flere kan vælge at kombinere transportformerne på deres rejse/tur. Omkostningerne ved etablering af cykelparkering ved de centrale stationer som Københavns Hovedbanegård og Christianshavn Station er relativt høje i forhold til almindelige cykelparkering i terræn, da løsningerne vil skulle etableres i konstruktion. Hertil kommer, at cykelparkering ved disse stationer har stor indvirkning på udformningen af centrale byrum. Der er derfor behov at gennemføre dybdegående analyser af hvordan løsningerne bedst gribes an, samt hvorledes der kan skabes grundlag for ekstern medfinansiering. Det forventes, at de foreslåede forbedringer ved tre vigtige stationer og busstoppesteder vil bidrage til at øge cyklisternes tilfredshed med cykelparkering ved stationer og generelt. Budgetnotatet indeholder tre initiativer.

#### *Initiativ 1. Københavns Hovedbanegård (0,3 mio. kr.)*

Hovedbanegården har i dag ca. 2.000 cykelparkeringspladser (fratrasket det aktuelle cykelparkeringsprojekt på Reventlowsgade på ca. 500 nye cykelparkeringspladser). Den tilgængelige cykelparkering er underdimensioneret i forhold til det reelle behov. Ved den seneste tælling i 2017 var der en belægningsprocent på 153 %. Med en forventet stigning på 70.000 daglige passagerer over de næste 10 år (fra 110.000 til 180.000 passagerer) vurderer forvaltningen, at behovet for cykelparkering i 2025 vil være på ca. 7.500 cykelparkeringspladser (jf. Prioriteringsplan for Cykelparkering).

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at det fremover er stærkt begrænset, hvor meget cykelparkering der kan anlægges med traditionelle cykelparkeringsstativer, da arealerne omkring Hovedbanegården er fuldt udnyttet. Fremover vil det primært være løsninger i konstruktion, der kan udvide antallet af cykelparkeringspladser. Disse løsninger har en væsentlig højere pris pr. plads end ordinære cykelparkeringspladser i stativ. Forvaltningen

vurderer derfor, at ekstern finansiering er nødvendig for at realisere en udvidelse af cykelparkeringskapaciteten ved Hovedbanegården.

En cykelparkeringsløsning ved Tietgensbroen (Hovedbanegårdens sydlige ende) vurderes af DSB at være mest attraktiv for brugerne, da cykelparkeringen vil give direkte adgang til togperronerne. Et dispositionsforslag udarbejdet af DSB og Københavns Kommune fra 2011 vurderer, at etablering af en cykelparkeringsbro med 2.000 cykelparkeringspladser ved Tietgensbroen vil koste 150-200 mio. kr. Forvaltningen vurderer at løsningen forudsætter bidrag af ekstern finansiering fra tredjepart for at være økonomisk realiserbar. Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår derfor at igangsætte en målrettet indsats for at tiltrække ekstern finansiering, samt afdække hvor stor en del der kan forventes finansieres af eksterne partner. Projektet vil bygge videre på dispositionsforslaget om en cykelparkeringsbro fra 2011.

Med etablering af Cykelparkeringsbroen på ca. 4.000 m<sup>2</sup> med plads til 2000 cykler vil der samlet være ca. 4.500 cykelparkeringspladser (inkl. Reventlowsgade) tæt på Hovedbanegården. Cykelparkeringsbroen er foreslået etableret umiddelbart ved siden af Tietgensbroen og hen over banegraven. Fra Cykelparkeringsbroen vil der være direkte adgang til perronerne.

Der skal tages forbehold for at en ekstern bidragsyder vil kunne kræve indflydelse på den endelige udformning af Cykelparkeringsbroen, hvorfor initiativet kan medføre udarbejdelse af nyt dispositionsforslag. Teknik – og Miljøudvalget vil blive forelagt endeligt projektforslag til godkendelse.

Arbejdet med at tiltrække ekstern finansiering gennemføres af Københavns Kommune i samarbejde med DSB og forventes at være afsluttet ultimo 2020.

#### *Initiativ 2: Forbedret cykelparkering ved Christianshavn Station (0,5 mio. kr.)*

I samarbejde med Metroselskabet vil Københavns Kommune udarbejde foranalyse til forbedring af cykelparkeringen på Christianshavn Station over og under jorden. Stationen vil i fremtiden være Danmarks 10. største station målt på antallet af passagerer.

Med initiativet afprøves en fysisk forbedring af trappen til cykelkælderen, således at det bliver nemmere og mere sikkert at tilgå parkeringen under jorden. Samtidig skal der igangsættes tiltag der kan modvirke hærværk og uønsket ophold på trappen til cykelkælderen.

Københavns Kommune vil bidrage med opsætning af midlertidige og mindre forsøgsanlæg (for eksempel nye typer af slisker til cykler), der skal understøtte forbedret adgang til cykelkælderen og indgå som forsøgs-elementer i en generel forbedring af cykelparkering på Christianshavns Torv. Derudover vil Københavns Kommune sammen med Metroselskabet igangsætte en midlertidig informationsindsats, der skal gøre opmærksom på cykelparkeringsforholdene på Christianshavns Torv.

Det skal undersøges, hvorledes der mere generelt kan sikres bedre forhold for cykelparkering over og under jorden på Christianshavns Torv suppleret med en ny elevator til cykelkælderen, så der i fremtiden vil være i alt to elevatorer og en ombygning af indgangen til cykelkælderen fra Dronningensgade. Med initiativet udarbejdes foranalyse til omdannelse af Christianshavns Torv.

Københavns Kommunes rolle i projektet er projektledelse og informationsindsats. Anlægsprojektet i form af forbedring af adgang til cykelkælderens gennemføres af Metroselskabet.

På baggrund af initiativet vil Teknik- og Miljøudvalget blive forelagt foranalyse, hvoraf der kan afsættes midler til det videre arbejde med den fysiske omdannelse af Christianshavn Torv.

Erfaringerne fra projektet vil indgå i forbedring af cykelparkeringskældre ved øvrige metrostationer i Københavns Kommune.

Metroselskabet har tilkendegivet, at såfremt Københavns Kommune afsætter midler i Budget 2020, vil Metroselskabet afsætte 50 % i medfinansiering, hvilket vil sige i alt 0,5 mio. kr. fra Metroselskabet.

### *Initiativ 3: Forbedret cykelparkering ved Vestamager Station (0,5 mio. kr.)*

Vestamager Station er karakteriseret af at være en højbanestation i et byudviklingsområde. Antallet af parkerede cykler er i stærk vækst som følge af de mange nye beboere og arbejdspladser omkring stationen. Andre højbanestationer oplever lignende udfordringer, hvorfor løsninger fra Vestamager Station senere vil kunne bruges til inspiration på andre højbanestationer. Metroselskabet og Københavns Kommune har i 2018 gennemført et pilotforsøg på stationen, hvor der er opsat toetagers cykelstativer ved stationen. Herved er den eksisterende parkeringskapacitet udvidet med ca. 100 cykelparkeringspladser. Stativerne blev opsat sidst i august 2018. Initiativet er løbende blevet evalueret og det konstateres, at cykelstativerne ikke tilstrækkeligt reducerer den andel af cykler, som parkeres uden for cykelstativerne.

Der er behov for at udvide kapaciteten på stationen. Derfor vil der med initiativet blive etableret 50 nye cykelparkeringspladser, som vil blive placeret på et ledigt græsareal (ejet af Metroselskabet) bag stationen modsat Ørestad Boulevard og der skal afprøves nye cykelparkeringskoncepter, der kan optimere arealanvendelsen til parkering og parkering til eksempelvis ladcykler. Samtidig skal der gennemføres en informationsindsats der sætter fokus på funktionaliteten og adgangen til de eksisterende toetagers stativer.

Københavns Kommune indgår aftale med Metroselskabet om etablering af cykelparkeringspladser på deres areal ud fra et ønske om at bidrage med at løse cykelparkeringsudfordringer i et lokalområde, der i løbet af kort tid, har oplevet en eksplosiv stigning i antallet af parkerede cykler udenfor stativ.

Metroselskabet har tilkendegivet, at såfremt Københavns Kommune afsætter midler i Budget 2020, vil Metroselskabet afsætte 50 % i medfinansiering, hvilket vil sige i alt 0,50 mio. kr. fra Metroselskabet.

### *Initiativ 4: Cykelparkering ved busstoppesteder (2,0 mio. kr.)*

I samarbejde med Movia forbedres faciliteter for cykelparkering, og mulighederne for kombinationsrejser med cykel og bus ved op til 10 busstoppesteder i yderkanten af Københavns Kommune. Udbygningen skal skabe en bedre sammenhæng mellem den regionale cykelinfrastruktur (Supercykelstierne) og S-busnettet.

Antallet af bilture over kommunegrænsen, er i dag syv gange højere end antallet af cykelture. Derfor vil initiativet fokusere på busstoppesteder i yderkanten af Københavns Kommune, hvor bilpendlingen er størst. Formålet er at skabe bedre forhold for flere cykelture og busrejser og dermed at begrænse bilpendlingen over kommunegrænsen.

Initiativet indebærer etablering af 100-200 nye cykelparkeringspladser og opsætning af realtidsinformationssystemer målrettet cyklister. Realtidsinformationsstanderne giver målrettet information til cyklisterne om busruter, der kan forbedre mulighederne for længere for længere pendlerture med cykel og bus.

Movia har ikke mulighed for at medfinansiere anlægsmæssige forbedringer. Movia vil sammen med Københavns Kommune bidrage til en analyse af hvilke specifikke busstoppesteder i yderkanten af Københavns Kommune, der kan drage størst nytte af bedre cykelparkeringsfaciliteter og realtidsinformationssystemer. Analysen skal udpege de konkrete placeringer i områderne, løsningstyper samt konkretisere det fremtidige potentiale for flere kombinationsrejser mellem cykel og bus.

Konkrete eksempler på potentielle busstoppesteder er Vibenshus Runddel og Husum Torv, hvor S-busstoppestederne krydses af Supercykelstier. Den præcise placering af cykelparkering og realtidsinformationssystemer beror på analysens resultater.

Movia har tilkendegivet, at såfremt Københavns Kommune afsætter midler i Budget 2020, vil Movia afsætte 0,25 mio. kr. i medfinansiering via interne medarbejderressourcer.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Initiativerne i dette budgetnotat understøtter samlet set målsætningerne i *Fællesskab København* om, at 70 % af københavnere er tilfredse med mulighederne for cykelparkering, og at 50 % af ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel.

Initiativ 3 og 4 forventes desuden at have direkte effekt på antallet af cykelparkeringspladser, som det fremgår af nedenstående tabel. Effekterne er beskrevet yderligere i *Cykelredegørelse 2018*.

Initiativ	Forventet antal ekstra cykelparkeringspladser	Øvrige effekter
Initiativ 3: Forbedret cykelparkering ved Vestamager Metrostation	50	Bedre mulighed for skift mellem cykel og metro i Ørestad Syd
Initiativ 4: Cykelparkering ved busstoppesteder	100-200	Bedre mulighed for kombinationsrejser mellem cykel og bus

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 3,9 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

#### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,3 mio. kr. i perioden 2020-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,02 mio. kr. i 2021 og 0,1 mio. kr. årligt fra 2022 og frem til drift og vedligehold af nyopsatte cykelstativer, besværliggjort renhold omkring stativer samt drift og vedligehold af realtidsskærme. Estimatet af den afledte drift er baseret på erfaringspriser fra kommunens udbud af tilsvarende opgaver.

Når projektet er konkretiseret, revurderes estimatet af den afledte drift. Hvis det oprindelige estimat er for højt, søges overskydende midler tilbageført til kommunekassen. Hvis estimatet er for lavt, søges supplerende driftsmidler tilført. Begge dele sker i forbindelse med det årlige opsamlingsnotat om afledt drift til anlægsprojekter.

**Table 3 – Overview of desired activities on all management areas**

<b>Aktiviteter i forslaget</b> <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	<b>Styrings-</b> <b>område</b>	<b>Kategorisering</b> <b>af anlægsønsker</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>I alt</b>
Initiativ 1 Københavns Hovedbanegård	Anlæg	Øvrig	250				250
Initiativ 2 Forbedret cykelkælder ved Christianshavns Metrostation	Anlæg	Kommunen mister medfinansiering	500				500
Afledt drift	Service			10	10	10	30
Initiativ 3 Forbedret cykelparkering ved Vestamager Metrostation	Anlæg	Kommunen mister medfinansiering	500				500
Afledt drift	Service			10	10	10	30
Initiativ 4 Cykelparkering ved busstoppesteder	Anlæg	Kommunen mister medfinansiering	500	1.500			2.000
Afledt drift	Service				95	95	190
<b>Udgifter i alt</b>			<b>1.750</b>	<b>1.520</b>	<b>115</b>	<b>115</b>	<b>3.500</b>

### Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,3 mio. kr. i perioden 2020-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,02 mio. kr. i 2021 og 0,1 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Det længstvarende initiativ forventes ibrugtaget i august 2021.

**Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
Initiativ 1. Københavns Hovedbanegård							
- Projektering	2000	250				<b>250</b>	250*
Initiativ 2. Forbedret cykelkælder ved Christianshavns Metrostation							
- Projektering	2000	350				<b>350</b>	350*
- Udførsel	2000	150				<b>150</b>	150*
Initiativ 3. Forbedret cykelparkering ved Vestamager Metrostation							
- Projektering	2000	200				<b>200</b>	200*
- Udførsel	2000	300				<b>300</b>	300*
Initiativ 4. Cykelparkering ved busstoppesteder							
- Projektering	2000	500	150			<b>650</b>	650*
- Udførsel	2000		1.350			<b>1.350</b>	1.350*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>1.750</b>	<b>1.500</b>			<b>3.250</b>	<b>3.250*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
Initiativ 2. - Vedligehold og afledt drift	1000		10	10	10	<b>30</b>	
Initiativ 3. - Vedligehold og afledt drift			10	10	10	<b>30</b>	
Initiativ 4. - Vedligehold og afledt drift	1000			95	95	<b>190</b>	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>20</b>	<b>115</b>	<b>115</b>	<b>250</b>	

**Tabel 4 – Tidsangivelse Initiativ 1**

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2020 og ibrugtaget december 2020.

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

**Tabel 5 – Tidsangivelse Initiativ 2**

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2020 og ibrugtaget december 2020.

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



### Tabel 6 – Tidsangivelse Initiativ 3

Anlægsprojektet forventes igangsat april 2020 og ibrugtaget december 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2020
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

### Tabel 7 – Tidsangivelse Initiativ 4

Anlægsprojektet forventes igangsat august 2020 og ibrugtaget december 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2020
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2021

### Øvrige tekniske oplysninger

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

### Bydel og adresse

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

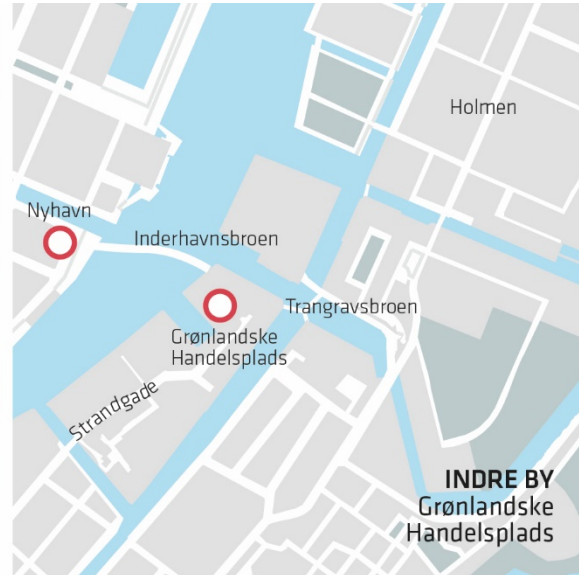
### Tidligere afsatte midler

Følgende tabel indbefatter tidligere afsatte midler samlet set for cykelområdet i forbindelse med årlige cykelpakker.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Budgetaftale 2014			50.000					
Overførselssagen 2013-14			12.000					
Budgetaftale 2015				75.000				
Overførselssagen 2014-15				2.600				
Budgetaftale 2016					56.400			
Budgetaftale 2017						49.300		
Budgetaftale 2018							48.200	
Overførselssagen 2017-18							89.900	
Budgetaftale 2019								63.300
<b>Afsatte midler i alt</b>			<b>62.000</b>	<b>77.600</b>	<b>56.400</b>	<b>49.300</b>	<b>138.100</b>	<b>63.300</b>



## TM126 Forbedring af cykelforholdene ved Inderhavnsbroen, Indre By – trafikanalyse



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om forbedring af cykelforholdene ved Inderhavnsbroen til Budget 2020.

### Indhold

#### *Nyhavn*

I forbindelse med åbningen af Inderhavnsbroen blev der anlagt cykelbaner i Nyhavn. Efter åbningen af Inderhavnsbroen i 2016 fik Teknik- og Miljøforvaltningen en del henvendelser, særligt omhandlende krydsningspunktet på det sted, hvor broen rammer Nyhavnsiden. Forvaltningen etablerede derfor et krydsningspunkt for cyklister og fodgængere. Fodgængernes krydsning af cykelstien blev indsnævret, samtidig med at der entydigt blev vigepligt for fodgængerne. Desuden blev belysningen på stedet øget, så krydsningen er tydelig i aften- og nattetimer.

Efter disse tiltag er gennemført har forvaltningen observeret et fald i henvendelser om problemer.

#### *Den Grønlandske Handelsplads*

Med åbning af Inderhavnsbroen og nedlæggelsen af streetfood markedet på Papirøen har den Grønlandske Handelsplads siden maj 2018 fungeret som offentlig plads med salg fra madboder. Den centrale placering og den lette cykeladgang gør pladsen attraktiv for besøgende. Den øgede aktivitet har reduceret tilgængeligheden, fremkommeligheden og trafikikkerheden for gående og cyklister. Derudover bliver den øvrige trafik i området udfordret af dårlige oversigtsforhold, utilstrækkelig cykelparkering og cykler, som parkeres uden for stativ.

Den Grønlandske Handelsplads er ikke ejet af Københavns Kommune. Pladsen er delvis ejet af Slots- og Kulturstyrelsen, delvist privat ejet, og endelig er den yderste del af Strandgade privat fællesvej. En del af arealet er lejet ud, og Teknik- og Miljøforvaltningen

har givet tilladelse til den midlertidige brug som streetfoodmarked i en periode frem til 2021.

En ændring af forholdene på pladsen kræver derfor en aftale med de forskellige ejere af pladsen, ligesom brugere, Christianshavns Lokalludvalg og borgere i området også har ønsker til brugen af pladsen.

For at forbedre forholdene for cyklister og fodgængere på Den Grønlandske Handelsplads anbefales det derfor, at der udarbejdes en trafikanalyse med et skitseforslag.

Trafikanalysen vil tage udgangspunkt i de problemer, der er i dag, og vil indeholde observationer af områdets trafikafvikling og interview med brugere. Som en del af analysen vil der indgås en dialog med Slots- og Kulturstyrelsen og de private grundejere om udformning af en løsning, så forholdene for cyklister og fodgængere forbedres. På baggrund af dialogen med grundejere og andre interessenter udarbejdes der et skitseforslag med en løsning, så forholdene for cyklister og fodgængere forbedres. Endvidere vil trafikanalysen komme med et robust anlægsoverslag, herunder behovet for eventuelle ekspropriationer.

Projektet har ingen konsekvenser for træer, bil- og cykelparkering.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Trafikanalysen og dispositionsforslaget vil kvalificere en løsning om forbedrede cykelforhold ved Inderhavnsbroen samt give et robust anlægsoverslag og belyse behovet for ekspropriation.

#### **Økonomi**

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i perioden 2020. Projektet forventes ibrugtaget i december 2020.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	Kategorisering af anlægsoverslag*	2020	2021	2022	2023	I alt
Trafikanalyse	Service	7. Øvrig	600				600
<b>Udgifter i alt</b>			<b>600</b>				<b>600</b>

#### **Risikovurdering**

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

#### **Bevillingstekniske oplysninger**

Analysen har estimerede udgifter på i alt 0,6 mio. kr. i perioden 2020. Analysen forventes ibrugtaget i december 2020

**Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
Serviceudgift						
Trafikanalyse	1000	600				<b>600</b>
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>600</b>				<b>600</b>

### Tabel 3 – Tidsangivelse

Trafikanalysen forventes igangsat januar 2020 og ibrugtaget december 2020. Herefter vil trafikanalysen forelægges Teknik- og Miljøudvalget primo 2021 med henblik på at indgå i forhandlingerne om overførelsessagen 2020-2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

### Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke tidligere været udvalgsbehandlet. Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

### Bydel og adresse

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



## TM145 Cykel- og gangbro fra Teglholmen til Amager Fælled, flere bydele - foranalyse



Foto Københavns Kommune



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om foranalyse af en ny cykel- og gangbro mellem Teglholmen i Sydhavnen og Amager Fælled på den nordvestlige del af Amager til Budget 2020.

### Indhold

En cykel- og gangbro mellem Teglholmen og Amager Fælled vil blive en ny forbindelse over Sydhavnen for gående og cyklister, der skal fra Vesterbro via Kongens Enghave til Amager Vest. Broen vil udgøre en mere direkte forbindelse mellem bydelene og supplere/udvide de eksisterende forbindelser, som i dag er Bryggebroen, Sjællandsbroen og broen over Sluseløbet. Broen vil give beboerne på Teglholmen en direkte cykel- og gangforbindelse til Amager Fælled og udgøre en ny adgang til Naturpark Amager, hvilket vil indgå i foranalysen.

Foranalysen skal klarlægge forudsætninger, krav og vurdering af placering og udformning af broen, såsom broens bredde, rampelængder og hældning, samt materialevalg.

Der skal udføres interessent- og trafikanalyser, og der skal tages stilling til tilkørsels-, belægnings- og belysningsforhold i området omkring broen. Desuden skal foranalysen afklare ejerforhold og eventuelle ekspropriationer.

Foranalysen skal tillige afklare, om broen skal være oplukkelig eller udgøre en fast forbindelse. Mulige risici i projektet skal afdækkes, som for eksempel lednings- og funderingsforhold, konsekvenser for nærmiljøet, samt grænseflader til den østlige ringvej og igangværende og planlagte byggerier i området. Foranalysen skal desuden danne grundlag for et robust anlægsoverslag, inkl. udgifter til den fremtidige drift af broen. Derudover vil foranalysen undersøge muligheder for at øge begrønningen i forbindelse med etablering af cykel- og gangbroen.

Det forventes, at en ny cykel- og gangforbindelse vil kunne aflaste især Bryggebroen, hvor der i 2018 dagligt kørte 20.500 cyklister. Antallet af cyklister på Bryggebroen forventes at stige yderligere som en konsekvens af udbygningen af Enghave Brygge og Frederiks Brygge med nye boliger, samt udbygningen af Amager Vest. En del af cykeltrafikken på Bryggebroen kommer i dag fra Vasbygade/Vesterbro/Valby, og derfor forventes det, at en ny bro mellem Teglholmen og Amager Fælled vil kunne tiltrække en del af disse cyklister.

En bro fra Teglholmen til Amager Fælled er en del af den planlagte grønne cykelrute Kastropfortruten, der indgår i den nugældende kommuneplan og er beskrevet i *Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025*. Broen vil betyde, at cyklister fremover kan køre ad Den Grønne Kile (en cykel- og gangsti mellem Sydhavn Station og havnen i Teglholmen), henover den nye bro. Fra broen kan cyklister fortsætte på Amager Fælled eller ad den grønne cykelrute, Havneringen, mod Islands Brygge og Christianshavn eller Indre By, jf. bilag 1.

En ny cykel- og gangbro mellem Teglholmen og Amager Fælled vil betyde, at Skolen i Sydhavnen bedre kan udnytte de rekreative arealer på Amager Fælled.

Selve foranalysen har ingen konsekvenser for træer, bilparkeringspladser eller cykelparkeringspladser, men foranalysen vil undersøge, hvilke konsekvenser en ny cykel- og gangbro vil have for disse.

Med hensyn til finansiering af broen vil muligheder for støtte til projektet fra diverse fonde blive undersøgt og indgå i foranalysen.

Foranalysen vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget i september 2020. Resultatet af foranalysen vil kunne indgå i forhandlingerne om Overførselssagen 2020-2021.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

En cykel- og gangbro mellem Teglholmen og Amager Fælled vil udgøre en mere direkte forbindelse mellem bydelene og herved binde byen bedre sammen samt forbedre mulighederne for gående og cyklister.

#### **Økonomi**

Foranalysen har estimerede serviceudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i 2020. Foranalysen forventes ibrugtaget september 2020.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/1)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Foranalyse af cykel- og gangbro	Service	1.000				<b>1.000</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.000</b>				<b>1.000</b>

Der forventes anvendt både interne og eksterne ressourcer til udarbejdelsen af foranalysen. På nuværende tidspunkt estimeres de interne udgifter at ville udgøre ca.0,3 mio. kr., mens de eksterne udgifter (rådgivning mv.) estimeres til 0,7 mio. kr.

## Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at eksisterende forhold og mulige risici i forbindelse med foranalysen kan afklares i nødvendigt omfang, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Med hensyn til broens placering anses det som en risiko, at broen skal anlægges tæt op ad de nyetablerede rækkehuse på Teglhølmens Østkaj med hensyn til eventuelle indsigelser mod broens placering.

## Bevillingstekniske oplysninger

Foranalysen har estimerede serviceudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i 2020. Foranalysen forventes ibrugtaget september 2020.

**Tabel 2 – Serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Foranalyse	1000	1.000				<b>1.000</b>
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>1.000</b>				<b>1.000</b>

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Foranalysen forventes ibrugtaget september 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	September 2020

## Øvrige tekniske oplysninger

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

## Bydel og adresse

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

## Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.

## Henvisninger

Københavns Cykelstrategi 2011-2025:

[http://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/pdf/818\\_YF8zF5k7Cr.pdf](http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/818_YF8zF5k7Cr.pdf)

Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025:

[http://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/pdf/1620\\_AVNT7SCLYh.pdf](http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1620_AVNT7SCLYh.pdf)

## Bilag

Bilag 1. Kort over det grønne cykelrutenet ved den mulige cykel- og gangbro.



## TM159 Istedgade, Vesterbro/Kongens Enghave - færdiggørelse af helhedsplan - borgerinddragelsesproces



Foto Google Maps

Foto: Istedgade i retning mod Hovedbanegården



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat om en borgerinddragelsesproces i forbindelse med færdiggørelsen af Istedgade til Budget 2020. Den fjerde og sidste etape af renoveringen af Istedgade omhandler strækningen fra Flensborggade til Enghavevej. Der henvises til *TM9 Istedgade, Vesterbro/Kongens Enghave - færdiggørelse af helhedsplan*, som skal ses i sammenhæng med dette budgetnotat.

### Indhold

På baggrund af en række forundersøgelser igangsat i 2009 godkendte Teknik- og Miljøudvalget den 21. juni 2010 et projektforslag for omlægning af hele Istedgade i fire etaper for at forbedre forholdene for cyklister og fodgængere. I et samarbejde mellem lokaludvalget og forslagsstillerne blev der udarbejdet en ønsning, hvor gaden blev indrettet med fokus på:

1. Tryghed for cyklister, herunder tryghed i forhold til andre cyklister
2. Sikre krydsningsmuligheder for fodgængere
3. God fremkommelighed for busser og ambulancer
4. Understøttelse af Istedgade som lokal handelsegade
5. Samarbejde med lokale kræfter.

I hele arbejdet med de første tre etaper har der været borgerinddragelse og samarbejde med lokaludvalget. Helhedsplanen er dog fra 2010, og en række forhold har ændret sig, bl.a. med en metrostation på Enghave Plads og færre busser, jf. Bynet19, ligesom der er kommet nye beboere i området.

I fjerde etape af Istedgade etableres derfor en ny borgerinddragelse sammen med lokaludvalget, hvor der er fokus på den konkrete udformning af projektforslaget for fjerde etape af Istedgade. Denne inddragelse vil bl.a. omhandle emner som tryghed og sikkerhed ved krydsningerne af Istedgade, hvor der etableres hævede flader, og i forhold til placering



af busstop for at sikre optimale forhold for krydsende fodgængere og for buspassager, der skal af og på. Inddragelsen vil ligeledes omhandle forholdene for cyklister.

### Overordnede målsætninger og effekter

Borgerinddragelsen sikrer, at fjerde etape af Istedgadeprojektet skabes sammen med københavnere.

### Økonomi

Borgerinddragelsen har estimerede driftsudgifter på 1,0 mio. kr. i 2020.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Borgerinddragelse i samarbejde med lokaludvalg med lokale aktiviteter	Service	1.000				1.000
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.000</b>				<b>1.000</b>

### Koordinering og/eller synergi med genopretningsprojekter og andre projekter

Borgerinddragelsen for fjerde etape af Istedgade kan gennemføres selvstændigt eller sideløbende med en projektering, som gennemføres, hvis der afsættes midler til TM9 Istedgade, Vesterbro/Kongens Enghave - færdiggørelse af helhedsplan i Budget 2020.

### Bevillingstekniske oplysninger

Borgerinddragelsen har estimerede driftsudgifter på 1,0 mio. kr. i 2020.

**Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
Borgerinddragelse i samarbejde med lokaludvalg med lokale aktiviteter	1000	1.000				1.000
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>1.000</b>				<b>1.000</b>

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Projektet forventes ibrugtaget i december 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

### Øvrige tekniske oplysninger

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

### Bydel og adresse

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til færdiggørelse af fjerde etape for Istedgade og borgerinddragelse.



## TM77 Nygårdsvej mellem Vennemindevej og Østerbrogade, Østerbro – forbedrede forhold for cyklister, foranalyse



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om forbedring af forholdene for cyklister på Nygårdsvej mellem Vennemindevej og Østerbrogade til Budget 2020.

Nygårdsvej, der løber mellem Østerbrogade og Sankt Kjelds Plads, er en bydelsgade med omkring 2.500 biler i årsdøgntrafik og tilsvarende antal af cyklister.

På strækningen mellem Sankt Kjelds Plads og Vennemindevej er der cykelsti, og strækningen opleves som tryk for cyklister. Forholdene er dog anderledes på den sidste del af strækningen fra Vennemindevej til Østerbrogade.

På den sidste del af strækningen op mod Østerbrogade er der ikke cykelsti, vejbredden varierer, og der er afmærkede båse til både længde- og skråparkering på og langs de brede fortove. En ulykkesregistrering for hele Nygårdsvej over de sidste fem år viser, at der er sket 13 uheld på strækningen mellem Vennemindevej og Østerbrogade. Seks af disse er mellem biler og cykler, tre med personskaade, hvoraf én med alvorlig personskaade. Seneste uheld er registreret i december 2017.

Det skal derfor afdækkes, hvilke muligheder, der er for at forbedre forholdene for cyklister på denne strækning af Nygårdsvej.

### Indhold

Strækningen på Nygårdsvej mellem Østerbrogade og Vennemindevej er præget af, at vejbredden varierer, og der er mange matrikelejere langs vejen. Det er derfor ikke muligt at overtage dele af alle matrikler til vej, fordi det ikke er alle matrikler, hvor Københavns Kommune har vejudlæg. Hvis kommunen ønsker at inddrage areal til eksempelvis vej eller cykelsti, skal der foretages individuelle partshøringer af de matrikelejere, hvor kommunen ikke har ret til at foretage vejudlæg. Det er derfor ikke på nuværende tidspunkt muligt at anlægge en cykelsti på denne del af Nygårdsvej, uden at foretage partshøringer og eventuel

ekspropriation for at kunne disponere over de nødvendige arealer. Bilag 1 viser de varierende matrikelgrænser på strækningen.

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår derfor, at der gennemføres en foranalyse af mulighederne for at skabe bedre forhold for cyklister på Nygårdsvej.

De forskellige muligheder for forbedringer afhænger af, om den nuværende matrikelopdeling bevares, eller om der foretages vejudlæg. Foranalysen vil derfor afdække, hvilke matrikelejere, der skal partshøres, hvis kommunen ønsker at disponere over vejarealet til at anlægge en cykelsti. Endvidere vil foranalysen belyse omkostningerne til en eventuel ekspropriation og undersøge mulighederne for og omkostningerne til anlæg af en cykelsti eller cykelgade.

Foranalysen vil også kunne undersøge mulighederne for anlæg af tiltag, der ikke kræver ekspropriation. Eksempelvis undersøges effekterne af at sænke hastigheden, ensrette hele eller dele af vejen og placere bump eller lignende hastighedsdæmpende foranstaltninger. Foranalysen skal gennem observationer af trafikken, interviews på stedet og trafikanalyser afklare, hvordan tryghed, fremkommelighed og sikkerhed bedst forbedres.

Foranalysen vil blive afsluttet med et dispositionsforslag og anlægsoverslag, som kan bruges som afsæt for et egentlig projektforslag og et budgetnotat frem mod Overførelsessagen 2020-2021.

Lokaludvalget har stort kendskab til de trafikale forhold i området og vil blive inddraget i foranalysen og udarbejdelse af dispositionsforslag.

#### *Overordnet målsætning og effekter*

En foranalyse af Nygårdsvej skal belyse, hvordan der sikres den bedste forventede tryghedsskabende effekt.

Hvis det besluttes, på baggrund af et dispositionsforslag, at udføre projektet, vil det medvirke til at indfri Københavns Kommunes nul-vision, om at København i 2025 skal være en by, der er så sikker at færdes i, at ingen bliver dræbt eller alvorligt skadet i trafikken. Herved understøttes også målene i *Fællesskab København* om at 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik.

#### **Økonomi**

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2020. Projektet forventes afsluttet i december 2020.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Analyse og dispositionsforslag	Service	625				625
<b>Udgifter i alt</b>		<b>625</b>				<b>625</b>

Der vil i arbejdet med foranalysen blive anvendt både ekstern rådgivning og interne ressourcer. Det er forvaltningens vurdering, at analysen overvejende vil skulle udføres af eksterne parter, således at interne ressourcer estimeres til ca. 0,05 mio. kr., mens omkostninger til ekstern rådgivning estimeres til ca. 0,58 mio. kr.

## Bevillingstekniske oplysninger

Foranalysen har estimerede serviceudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2020. Foranalysen forventes afsluttet i december 2020.

**Tabel 2 – Afledte serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
Analyse og dispositionsforslag	1000	625				<b>625</b>
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>625</b>				<b>625</b>

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Foranalysen forventes afsluttet og forelagt Teknik- og Miljøudvalget i december 2020, med henblik på, at resultatet af foranalysen kan indgå i Overførelsessagen 2020-2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Ibrugtagning af foranalysen	December 2020

## Øvrige tekniske oplysninger

Projektet har ikke tidligere været udvalgsbehandlet og kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

## Bydel og adresse

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

## Tidligere afsatte midler

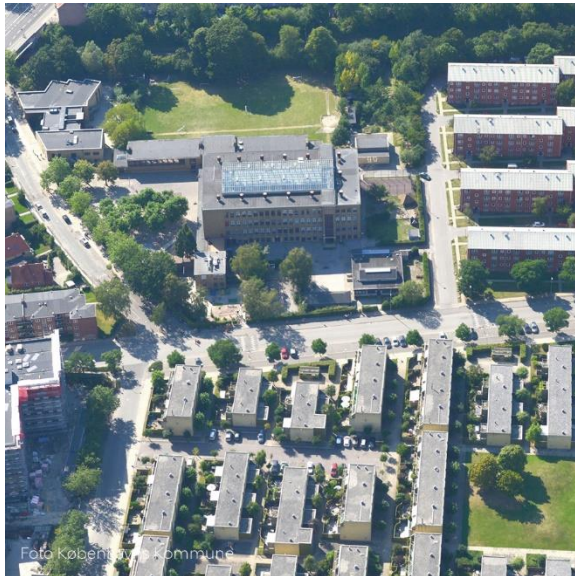
Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.

## Bilag

Bilag 1- Nygårdsvej - matrikel



## TM87 Sikker skolevej Ålholm Skole, Valby - foranalyse



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat på en foranalyse af sikker skolevej for Ålholm Skole til Budget 2020.

### Indhold

Ålholm Skole adskiller sig fra andre skoledistrikter ved at flere store veje (Roskildevej, Valby Langgade og Vigerslevvej) og S-banen kører gennem skoledistriktet. Det betyder, at skolebørnene skal krydse flere store veje for at komme i skole, hvilket skaber utrygge situationer for både elever og forældre.

Derfor kan igangsættes en foranalyse af området omkring Ålholm Skole, der skal belyse mulighederne for at etablere en mere sikker og tryk skolevej til og fra Ålholm Skole og de omkringliggende fritidsinstitutioner.

Foranalysen skal belyse hvilke tiltag, der giver de bedste forbedringer af trafikikkerheden ved Ålholm Skole. Foranalysen vil kortlægge elevernes rutevalg til og fra skole, og på den baggrund identificere de steder, hvor der er brug for trafikale tiltag og forbedringer.

De trafikale tiltag vil blive beskrevet i foranalysen eksempelvis nye krydsningspunkter, indkørselsforbud, ensretninger af veje, etablering af kys-og-kør-pladser, forbedret belysning og lignende). Foranalysen vil endvidere belyse konsekvenserne for træer, parkeringspladser og det trafikale flow i området, samt belyse muligheden for etablering af yderligere begrønning. Afsluttende vil foranalysen danne grundlag for et robust overslag over anlægsomkostningerne.

Da det efterfølgende anlægsprojekt er et sikkert skolevejsprojekt, vil foranalysen blive gennemført i dialog med Valby Lokaludvalg og repræsentanter for Ålholm Skole.

Foranalysen vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget i december 2020.

### Overordnede målsætninger og effekter

Foranalysen vil give et anlægsoverslag for etablering af trafikdæmpende foranstaltninger, bedre krydsningspunkter og andre trafikale tiltag.

### Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 0,5 mio. kr. i 2020. Foranalysen forventes afsluttet i december 2020 med henblik på at fremlægge et budgetnotat til Overførelsessagen 2020/2021.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styringsområde	2020	2021	2022	2023	I alt
Foranalyse	Service	500				500
<b>Udgifter i alt</b>		<b>500</b>				<b>500</b>

### Koordinering og/eller synergi med genopretningsprojekter og andre projekter

Der er planlagt etablering af skybrudsprojekter på vejene omkring Ålholm Skole i form af forsinkelsesveje og grønne veje. Der er på nuværende tidspunkt ved at blive udarbejdet en masterplan (foranalyse) for skybrudsprojekterne. Masterplanen vil klarlægge skybrudsprojekternes rammer, herunder placering og størrelse. Foranalysen af sikker skolevej for Ålholm Skole vil derfor blive koordineret med skybruds-masterplanen.

### Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 0,5 mio. kr. i 2020. Foranalysen forventes afsluttet i december 2020.

**Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
Serviceudgift						
Foranalyse	1000	500				500
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>500</b>				<b>500</b>

### Tabel 3 – Tidsangivelse

Foranalysen forventes igangsat januar 2020 og afsluttet december 2020 med henblik på, at resultatet af foranalysen kan indgå i forhandlingerne om Overførelsessagen 2020/2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

### Øvrige tekniske oplysninger

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

### Bydel og adresse

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.





## TM133 Forbedret trafikikkerhed ved Kalvebod Fælled Skole



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om forbedring af skoleveje ved Kalvebod Fælled Skole til Budget 2020.

### Indhold

Amager Vest Lokaludvalg har på baggrund af en undersøgelse blandt forældre og elever på Kalvebod Fælled Skole fremsendt forslag til Borgerrepræsentationens medlemmer med en række tiltag, der ønskes gennemført i området omkring skolen.

Dette budgetnotat adresserer kun de tiltag som umiddelbart vil kunne forbedres af Københavns Kommune, og som i forvejen ikke er i proces.

Kalvebod Fælled Skole ligger i et område, som er ved at blive udviklet af By & Havn. En del af de løsningsforslag, som lokaludvalget efterspørger, er uden for Teknik- og Miljøforvaltningens ansvarsområde. Det vil derfor være op til By & Havn eller de lokale grundejerforeninger i området at handle på disse. Andre af lokaludvalgets forslag kan ikke umiddelbart lade sig gøre. Eksempelvis stilles der forslag til ændringer af parkeringsforholdene, der strider imod lokalplanen for området. En ændring af parkeringsforholdene og etablering af flere parkeringspladser på gadeniveau vil således kræve ændring af lokalplanen, der i dag primært henviser parkering til områdets parkeringshuse.

Der er omkring skolen og på nabovejene etableret korttidsparkering og afsætningspladser. Når boligområdet er færdigbygget, vil der være etableret flere korttids- og afsætningspladser. Teknik- og Miljøforvaltningen har været i kontakt med lokaludvalget og henvist dem til By & Havn eller de lokale grundejerforeninger afhængigt af tiltaget.

Dette budgetnotat indeholder tre tiltag, som er uafhængige af hinanden.

Initiativ 1. Opstramning af krydset Hannemanns Alle / Ove Arupsvej / Royal Arena  
Krydset er på nuværende tidspunkt ikke optimeret for cykeltrafik. Stierne fra Arenaen tilpasses fremtidig udformning af signaler. Adgangen fra Royal Arena ud i krydset skal ændres fra dobbeltrettet cykelsti til enkeltrettet, så der er plads til fodgængere, og der laves plads til venstresvingende cyklister. Endvidere etableres cykelsignaler, og et antal træer skal flyttes.

Da arbejdet delvist foregår på Royal Arenas areal (træer og stierne til og fra krydset til arenaen), skal der indgås aftale med Royal Arena om projektets udformning og arbejdets udførelse. Såfremt der ikke kan indgås aftale, kan forvaltningen kun udføre de dele af projektet, der er på offentligt areal (cykelsti og skiltning).

#### Initiativ 2. Diverse mindre vejtekniske justeringer skiltning m.m.

Der foretages afstribning, skiltning m.m. på cykelstien fra Hannemanns Alle til Fields, som skal tilpasses med opdeling af cykelsti og fodgængersti med tilhørende skiltning.

#### Initiativ 3. Etablering af fire vejbumpe på Ejler Billes Alle

Forældre og elever klager over høj hastighed på Ejler Billes Alle. Der etableres fire bump på vejen med det formål at sænke hastigheden for bilkørslen på vejen.

Der er allerede i dag midlertidige bump på Ejler Billes Alle. Da der bygges boliger på de tilstødende matrikler til Ejler Billes Alle, fungerer vejen i dag som byggepladsvej. Såfremt der etableres bump på vejen, ville disse skulle reetableres, når området er færdigbygget. da bumpene vil blive kørt i stykker af lastbilerne til byggepladserne.

Ejler Billes Alle er endvidere en privat fællesvej. Såfremt der ikke indgås aftale med grundejeren, kan projektet ikke udføres.

Projektet har ingen konsekvenser for kommunale træer, kommunale bilparkeringspladser eller kommunale cykelparkeringspladser.

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

### Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,5 mio. kr. i perioden 2020-2021. Projektet forventes ibrugtaget i maj 2021.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	Kategorisering af anlægsønsker*	2020	2021	2022	2023	I alt
Initiativ 1. Ombygning af signalanlæg	Anlæg	7. Øvrig	200	900			<b>1.100</b>
Initiativ 2. Øvrige mindre justeringer	Anlæg	7. Øvrig	180				<b>180</b>
Initiativ 3. 4 vejbumpe på Ejler Billes Alle	Anlæg	7. Øvrig	240				<b>240</b>
<b>Udgifter i alt</b>			<b>620</b>	<b>900</b>			<b>1.520</b>

### Risikovurdering

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

Vejene og arealer omkring Kalvebod Fælled skole er private arealer. For at projektet kan udføres skal der indgås aftale med de private grundejere. Såfremt Teknik- og Miljøforvaltningen ikke kan indgå aftale med grundejerne, kan projektet ikke gennemføres og midlerne returneres til kommunekassen. Der kan i drøftelse af projektforslag med Royal arena opstå uforudsete omkostninger. Dette er der taget højde for i risikovurderingen.

## Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,5 mio. kr. i perioden 2020-2021. Projektet forventes ibrugtaget i maj 2021.

**Table 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering	2000	290	150			<b>440</b>	440*
- Udførelse	2000	330	750			<b>1.080</b>	1.080*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>620</b>	<b>900</b>			<b>1.520</b>	<b>1.520*</b>

Anlægsprojektet forventes igangsat juni 2020 og ibrugtaget maj 2021

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

## Øvrige tekniske oplysninger

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

## Bydel og adresse

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



## **TM 132 Indsats for reduktion af turistbusser i Indre By, særligt omkring Amalienborg**



### **Baggrund**

Der er blevet bestilt et budgetnotat om muligheder for at håndtere den stigende udfordring med turistbusser i Indre By, særligt i området omkring Amalienborg.

### **Indhold**

På de store krydstogtdage er det vanskeligt for turistbusser at komme til Livgardens vagtafløsning på Amalienborg Slotsplads. På de travleste dage bryder biltrafikken på Toldbodgade sammen og giver utilfredsstillende oplevelser for busgæsterne og andre i området. Beboerne og erhvervslivet i området finder situationen i turistsæsonen belastende, da det besværliggør varelevering og muligheden for at komme til og fra området i bil.

Fremskrivning på baggrund af udviklingen i antallet af krydstogtskibe viser, at der i 2019 i gennemsnit vil være 42 busser i Toldbodgade om dagen mellem kl. 10 og kl. 13. Problemerne vurderes at blive større, når krydstogtterminalen forventes at blive udvidet i 2020. Den nuværende parkeringsplads ved Amalievegen har kapacitet til otte store turistbusser og tre mindre. I 2019 vil kun ca. 25 % af det gennemsnitlige parkeringsbehov i sommerperioden blive opfyldt af de 11 parkeringspladser i Amalievegen. I Budget 2017 vedtog Borgerrepræsentationen derfor en hensigts erklæring om at forbedre forholdene.

Budgetnotatet indeholder to scenarier, som vil medvirke til at løse problemerne med sammenbrud i trafikken i Toldbodgade og resten af Indre By, som følge af ikke-rutelagte turistbussers færdsel i og omkring Indre By.

De to forslag tager udgangspunkt i, at turistbusserne vil parkere i nærheden af de attraktioner, som turisterne skal besøge. Forslagene giver derfor et bud på, hvordan turistbusserne kan parkere omkring attraktionerne uden at være til gene for den øvrige trafik, trygheden og trafiksikkerheden i området.

Indre By Lokaludvalg og lokale borgere har tidligere haft ønsker om, at turistbusserne ikke må køre ind i Indre By, og at turistbusserne må parkere udenfor Indre By, hvor turisterne så kan tage kollektiv trafik ind til Indre By. Erfaringer fra tidligere har vist det vanskeligt, at få turistbusserne til at benytte pladserne til parkering længere væk.

Forslagene i dette budgetnotat er ikke baseret på løsninger, hvor turistbusserne ikke kører ind til Indre By, da det ikke vurderes at være et scenarie, der vil fungere i praksis. Tidligere

har busserne skulle holde ved Grønningen, men det blev ikke overholdt. En placering længere væk fra Toldbodgade vurderes derfor heller ikke at ville fungere.

Dette budgetnotat tager udgangspunkt i, hvordan det på kort sigt i højere grad er muligt at styre den nuværende situation, og få turistbusserne til bruge Indre by på en måde, så disse kan servicere deres turister uden at skabe trafikchaos og farlige situationer.

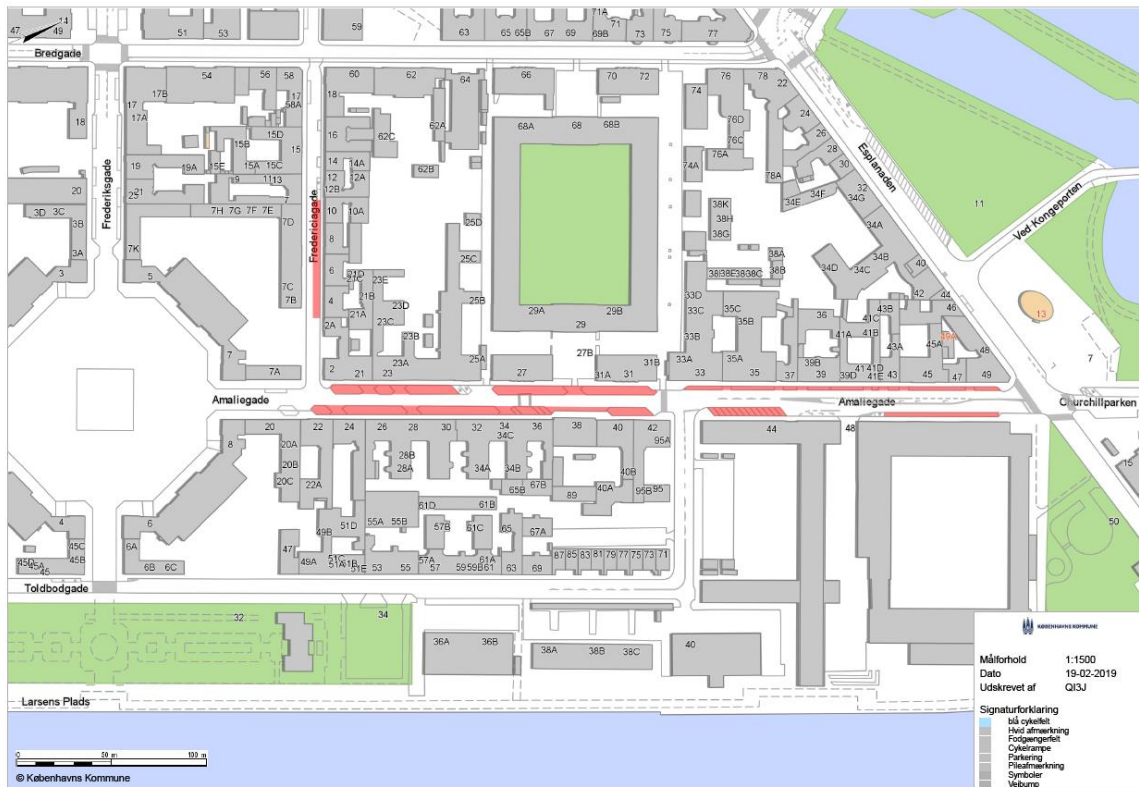
Borgerrepræsentationen besluttede på mødet torsdag den 17. september at bestille en analyse med et længere perspektiv. Analysen skal inddrage, hvordan turismen udvikler sig, hvordan der skabes en god mobilitet for turister i fremtiden i sammenhæng med kommunens visioner og målsætninger. En plan, der skal udarbejdes i tæt dialog med de forskellige interessenter. På baggrund af det vedtagne medlemsforslag, er der udarbejdet et budgetnotat *TM144 Handlingsplan for transport af turister*.

Begge budgetnotater tager udgangspunkt i at begrænse turistbusserne i Indre By og håndtere den trafikale udfordring.

#### *Scenarie 1. Reserveret parkering i Amaliegade og dele af Fredericiagade (0,6 mio.kr.)*

For at løse op for trafikken på Toldbodgade kan Amaliegade og dele af Fredericiagade reserveres til turistbusparkering, så der skabes bedre parkeringsmuligheder og det dermed undgås, at turistbusserne standser eller parkerer ulovligt i Toldbodgade. Amaliegade og Fredericiagade er for smalle til, at parkering af biler kan ske samtidig med, at der gives plads til standsning og parkering af turistbusser. På den baggrund vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen det hensigtsmæssigt, at størstedelen af bilparkeringspladserne omdannes til busparkering i sommerperioden mellem kl. 10 og kl. 13.

Der er 143 bilparkeringspladser eksklusive handicap- og ambassadeparkering på strækningen. Her foreslås det, at 137 parkeringspladser på Amaliegade og Fredericiagade i sommerperioden omdannes til 30 busparkeringspladser, som vist med rødt på figur 1. Bilparkeringspladserne kan omdannes til busparkeringspladser i takt med, at behovet ændres i løbet af sæsonen for at fastholde det maksimale antal bilparkeringspladser i længst mulig tid. Omdannelsen vil sammen med den eksisterende parkering på Toldbodgade, opfylde det gennemsnitlige parkeringsbehov i sommerperioden. Projektet kræver tilladelse fra politiet og kan kun gennemføres under forudsætning af, at politiet godkender, at skråparkeringen i Amaliegade omdannes til længdeparkering for busser i den afgrænsede periode.



Figur 1 – omdannelse af 137 bilparkeringspladser til busparkeringspladser i området markeret med rødt.

**Tabel 1 - Konsekvenser for bilparkeringspladser**

Antal pladser i projektområdet før projekt	Hvilken zone/udenfor zone	Antal pladser, der påvirkes (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægningsprocent)	Erstatnings-parkeringspladser der anlægges i projektet (forventet antal)
143 (ekskl. handicap- og ambassadeparkering)	Grøn zone	137 bilparkeringspladser, grøn zone	Amaliegade: kl. 12 - 107 % kl. 17 - 89 % kl. 22 - 100%	0 pladser til biler

Det præcise omfang af parkeringsomlæggingerne afklares først endeligt i planlægningen af projektet og ovenstående er derfor vejledende.

### Scenarie 2. Analyse af parkering af turistbusser omkring Indre By (0,8 mio.kr.)

Gennem årene har en række tiltag for bedre at kunne håndtere turistbusserne i Indre By været forsøgt, og der er potentiale i at evaluere på de forskellige tiltag for at få et solidt udgangspunkt for at opstille mulige løsningsforslag for den bedste afvikling af turistbussenes af- og påstigning af turister. Der er blandt andet behov for at indhente viden fra brancheorganisationerne, for at kunne forstå branchens behov og baggrunden for, hvorfor de forskellige løsninger ikke fungerer.

Af tiltag, der tidligere har været iværksat eller afprøvet på forsøgsbasis, kan nævnes:

#### Busparkering etableret på Grønningen langs med Kastellet

Der er tidligere indrettet pladser til turistbusser på Grønningen langs med Kastellet. På grund af meget lille brug af de etablerede pladser, og mange klager fra bilister, der var uforstående over, at p-pladserne var reserveret busser, selvom de ikke blev anvendt, er flertallet af pladserne ført tilbage til almindelig bilparkering. Dog er der bevaret et mindre stykke tættest på Østerport Station.

### *Busparkering etableret til Det Kgl. Teater*

Der er efter medlemsforslag etableret en busparkering ud for teatret i Niels Juelsgade.

### *Busparkering etableret ved Thorvaldsens Museum*

Der er reserveret en buslomme til busparkering. Busparkeringen har været meget lidt brugt og har derfor forsøgsvis været overført til bilparkering.

### *Busparkering etableret i Slotsholmsgade ved Christiansborg*

På Slotsholmsgade er der etableret flere pladser til busparkering. Pladserne bruges meget. Til gengæld er busparkeringen på selve slotspladsen nedlagt.

Analysen skal afdække den samlede udfordring med turistbusser i Indre By, afdække hvilke behov turistbranchen har, og vurdere hvilke tiltag, der har fungeret og i hvilket omfang. Analysen skal derudover komme med forslag til løsninger, herunder mindst en løsning, hvor turistbusserne kan sætte turister af i nærheden af attraktionerne, men efterfølgende køre til parkeringsplads til turistbusser, hvor den kan holde indtil turisterne skal hentes igen. Analysen skal komme med forslag til, hvor der er mulighed for at etablere en parkeringsplads til turistbusser.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Tiltaget skal sikre udfordringen med turistbusser i Indre By reduceres.

Projektet understøtter Borgerrepræsentationens hensigtserklæring om at forbedre forholdene for turistbusserne i Indre By.

### **Økonomi**

Scenarie 1 har estimerede serviceudgifter på i alt 0,5 mio. kr. i 2020. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter til konvertering af opsatte skilte fra sommer- til vintersæson på 0,1 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2019.

**Tabel 2 – Scenarie 1 Oversigt for aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Planlægning	Service	110				110
Høring	Service	50				50
Partshøring	Service	50				50
Ombygninger og ibrugtagning	Service	250				250
Afledt drift (skilte konvertering)	Service	50	50	50	50	200
<b>Udgifter i alt</b>		<b>510</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>660</b>

Scenarie 2 har estimerede serviceudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i 2020. Den endelige trafikanalyse forventes udarbejdet i tredje kvartal 2020.

**Tabel 3 – Scenarie 2 Oversigt for aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Projektledelse	Service	340				340
Rådgiverydelser/Fagspecialister	Service	500				500
<b>Udgifter i alt</b>		<b>840</b>				<b>840</b>

## Bevillingstekniske oplysninger

Scenarie 1 har estimerede udgifter på i alt 0,5 mio. kr. i 2020. Der skal som en konsekvens af scenariet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2020.

**Tabel 4 – Scenarie 1 - Serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Serviceudgift</i>						
Planlægning	1000	110				110
Høring	1000	50				50
Partshøring	1000	50				50
Ombygninger og ibrugtagning	1000	250				250
Afledt drift (skilte konvertering)	1000	50				50
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>510</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>660</b>

Scenarie 2 har estimerede serviceudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i 2020. Den endelige trafikanalyse forventes udarbejdet i tredje kvartal 2020.

**Tabel 5 – Scenarie 2 - Serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
Projektledelse	1000	340				340
Rådgiverydelser/ Fagspecialister	1000	500				500
<b>Udgifter i alt</b>		<b>840</b>				<b>840</b>

**Tabel 6 – Tidsangivelse**

Scenarie 1 forventes igangsat maj 2020 og ibrugtaget juni 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Bevilling forventes givet	Oktober 2019
Projektet forventes igangsat	Maj 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2020

**Tabel 7 – Tidsangivelse**

Scenarie 2 forventes igangsat maj 2020 og ibrugtaget oktober 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Bevilling forventes givet	Oktober 2019
Projektet forventes igangsat	Marts 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2020

## Øvrige tekniske oplysninger

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

## Bydel og adresse

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



**Tidligere afsatte midler**

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.



## TM111 Lundehustorvet, Bispebjerg, fleksibelt byrum og mødested



Foto Københavns Kommune



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om etablering af et nyt torv, Lundehustorvet, i Ryparken-Lundehus i Bispebjerg til Budget 2020. Der er et restbudget på 2,9 mio. kr. til projektet fra tidligere bevilgede midler ved Budget 2018, og der søges derfor alene budgetmidler til den resterende finansiering.

### Indhold

En stor del af Ryparken-Lundehus er i dag udpeget som udsat byområde, og der mangler lokale mødesteder, hvor områdets beboere kan mødes og involvere sig i lokale aktiviteter, så medborgerskabet styrkes.

Der søges om midler til videre projektering og anlæg af det tidligere skitserede projekt for Lundehustorvet, som Teknik- og Miljøforvaltningen fremlagde for Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2018, og som udvalget tog til efterretning.

Projektet indebærer, at det nuværende butikstorv og en del af Strødamvej omdannes til et sammenhængende torv. Torvet indrettes med opholdsrum med sidde- og opholdsmuligheder og mulighed for afholdelse af events, som eksempelvis torvedage. På den måde kan Lundehustorvet blive et nyt, fleksibelt byrum og lokalt mødested for beboere blandt andet i de nærliggende boligområder Emdrup Vænge og Ryparken og skabe bedre forbindelse til Lersøparken for gående og cyklister.

I projektet vil der være fokus på at understøtte bedre forhold for fodgængere, øge trafiksikkerheden, samt at området inviterer til ophold. Projektet indeholder desuden initiativer, der skal sænke hastigheden på Strødamvej ved en hævet flade og hastighedsnedsættelse til 30 km/t. Derudover indgår en begrænsning af kørsel for biler mellem Strødamvej og Lyngbyvej.

I projektet indgår plantning af nye trægrupper og andre plantearter, som sammen med en landskabelig terrænbearbejdning vil understøtte området grønne profil.

Lundehus Kirke og Boligforeningen AAB ejer dele af projektområdet. Anlæg inden for grundejernes matrikelgrænser skal finansieres og driftes af grundejerne selv. Både Lundehus Kirke og Boligforeningen AAB har tilkendegivet deres interesse for projektet under den indledende projektering i foråret 2018. I den videre projektering vil der skulle udarbejdes en samarbejdsaftale mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og de private grundejere.

Hvis de private grundejere ikke vil indgå i projektet, vil det være muligt at begrænse projektområdet for Lundehustorvet til det kommunale areal, da dette udgør størstedelen af torvet. Dette vil ikke påvirke kommunens udgifter til etablering af projektet, da det i forvejen er forudsat, at de private grundejere skal finansiere og drifte anlæg inden for egne matrikelgrænser.

**Tabel 1 – Konsekvenser for træer**

Antal træer i projektområdet før projekt	Antal træer fældes (forventet antal)	Alder	Antal efter projekt	Tilvækst / reduktion	Art og størrelse
45	0	N.A.	Ca. 55	+ 10	

Det endelige antal vil blive fastlagt i forbindelse med den videre projektering.

**Tabel 2 – Konsekvenser for bilparkeringspladser**

Antal pladser i projektområdet før projekt	Hvilken zone/udenfor zone	Antal pladser, der nedlægges, (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægningsprocent)	Erstatnings-parkeringspladser der anlægges i projektet (forventet antal)
34	Udenfor zone	Ca. 10	Findes ikke for området	0

Det endelige antal vil blive fastlagt i forbindelse med den videre projektering.

**Tabel 3 – Konsekvenser for cykelparkeringspladser**

Antal pladser i projektområdet før projekt	Antal pladser efter projekt	Tilvækst / reduktion
20	Ca. 40	+ 20

Det endelige antal vil blive fastlagt i forbindelse med den videre projektering.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Forbedrede forhold for bløde trafikanter og flere opholdsmuligheder vil skabe bedre rammer for det lokale fællesskab og have en positiv afsmittende effekt på de omkringliggende boligområder.

Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på 18,4 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 14,3 mio. kr. i perioden 2020-2023. Der søges om anlægsmåltal for de samlede anlægsudgifter.

Der søges budgetmidler for i alt 11,4 mio. kr., idet 2,9 mio. kr. er restbudget fra tidligere bevilling ved budget 2018.

Da der blev søgt om midler til projektet ved Budget 2018 fremlagde forvaltningen et samlet omkostningsestimater på 13,5 mio. kr. (2020 p/l). Der blev bevilget 3,0 mio. kr. (2020 p/l) til projektering, og der manglede dermed yderligere 10,5 mio. kr. for at kunne færdiggøre projektet (inkl. fysisk anlæg). Når der ved nærværende budgetnotat søges om 11,4 mio. kr., er dette et udtryk for, at forvaltningens omkostningsestimater er hævet med 0,9 mio. kr. fra Budget 2018 til Budget 2020. Heraf kan ca. 0,1 mio. kr. henføres til den fysiske udførsel, mens 0,8 mio. kr. kan henføres til forberedende arbejder og projektering. Det forhøjede estimater begrundes i, at risici forbundet med projektets gennemførelse nu i højere grad er indarbejdet i tidsplanen på forhånd og kapitaliseret i omkostningsestimater. Projektet forudsætter bl.a. borgerinddragelse og samarbejde med to private grundejere, hvilket erfaringsmæssigt kan medføre højere omkostninger til bl.a. intern juridisk bistand samt projektering.

Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,5 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til øget renhold, pleje af nye træer og anden beplantning, drift og vedligehold af nyt byrumsinventar, besværliggørelse af eksisterende drift samt drift og vedligehold af eventuel belysning.

Budgetønsket er beskrevet overordnet og den afledte drift er derfor estimeret som en procentsats af anlægssummen baseret på erfaringer fra tilsvarende projekter. Når projektet konkretiseres, revurderes estimater af den afledte drift. Hvis det oprindelige estimater er for højt, søges overskydende midler tilbageført til kommunekassen.

Projektet forventes ibrugtaget i april 2023.

Eksekvering af anlægsprojekter i perioden 2020-2023 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Tabel 4 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	Kategorisering af anlægsønsker*	2020	2021	2022	2023	I alt
Videre projektering, forberedende arbejder og udførelse	Anlæg	7. Øvrig			6.900	4.470	11.370
Afledt drift	Service	7. Øvrig				455	455
<b>Udgifter i alt (bevilling)</b>					<b>6.900</b>	<b>4.925</b>	<b>11.825</b>
Projektering*	Anlæg	7. Øvrig	1.180	950	800		2.930
<b>Anlægsmåltal</b>	<b>Anlæg</b>		<b>1.180</b>	<b>950</b>	<b>7.700</b>	<b>4.925</b>	<b>14.300</b>

\*Denne del af projektet er tidligere bevilget, men der mangler anlægsmåltal for at kunne gennemføres i 2020-22.

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

Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser (Anlægsanalyse 2016) gennem tiltagene:

Effektiviseringsiltag	Ja	Nej
Styrket koordinering (1,5 %),		X
Projektoptimering (1 %),	x	
Byggeweb (1,7 %),	x	
Digitalisering 3D (0,1 %),		X

Sourcingstrategi (0,3 % af første 40 mio. kr.)		X
Længere planlægningshorisont (2-4 %)		X
Skalering af anlægskrav (0,1 %).	x	

Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,8 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

### Risikovurdering

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

Der er en tidsmæssig risiko i projektet, da der er tre forskellige grundejere indenfor projektområdet. På den baggrund skal der udarbejdes en bindende samarbejdsaftale mellem alle parter, hvilket er indarbejdet i tidsplanen. Hvis de private grundejere ikke vil indgå i projektet, vil det være muligt at begrænse projektområdet for Lundehustorvet til det kommunale areal. Dette vil dog fordyre projekteringen, da det kan blive nødvendigt at udarbejde alternative løsningsforslag, hvilket der er afsat risikomidler til

### Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 14,3 mio. kr. i perioden 2020-2023. Der søges om anlægsmåltal for de samlede anlægsudgifter. Der søges alene om budgetmidler for i alt 11,4 mio. kr., idet 2,9 mio. kr. er restbudget fra tidligere bevilling ved Budget 2018.

Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,5 mio. kr. årligt fra 2023 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i april 2023.

**Tabel 5 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	...	2030	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>									
- Videre projektering og forberedende arbejder	2000			300	470			770	
- Udførsel	2000			6.600	4.000			10.600	
Projektering*	2000	1.180	950	800			-2.930	0	2.930*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>1.180</b>	<b>950</b>	<b>7.700</b>	<b>4.470</b>		<b>-2.930</b>	<b>11.370</b>	
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift	1000				455			455	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>					<b>455</b>			<b>455</b>	

\*Denne del af projektet er tidligere bevilget, men der mangler anlægsmåltal for at kunne gennemføres i 2020-22.

### Tabel 6 – Tidsangivelse

Projektering af anlægsprojektet forventes igangsat januar 2020. Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat august 2022 og ibrugtaget april 2023.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	November 2021

Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2022
Forventet ibrugtagningstidspunkt	April 2023

### Øvrige tekniske oplysninger

Projektet har ikke tidligere været udvalgsbehandlet og kan ikke igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

### Bydel og adresse

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

### Tidligere afsatte midler

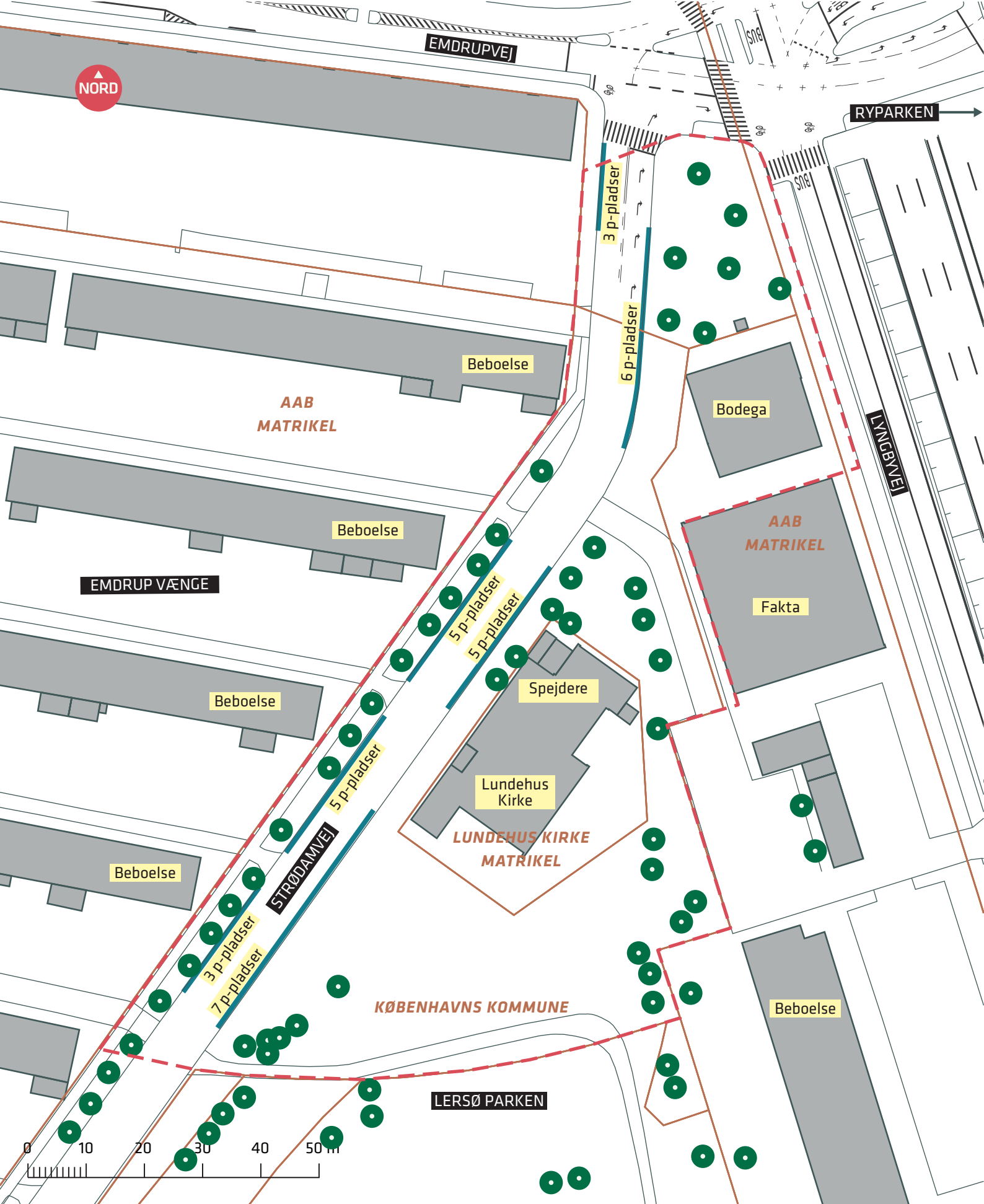
I Budget 2018 blev der bevilget 2,9 mio. kr. til projektering af et nyt torv i Ryparken-Lundehus i Bispebjerg fordelt over årene 2017-2020. I overensstemmelse med udmøntningsnotatet for Budget 2018 blev projekteringen standset, da der ikke blev bevilget midler til etableringen af Lundehustorvet ved Budget 2019. Der er et restbudget på 2,9 mio. kr. (2020 p/l), som vil kunne indgå i finansieringen af det fulde projekt.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2017	2018	2019	2020
Budgetaftale 2018	100	1.000	1.000	800
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>100</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>800</b>

### Bilag

Bilag 1. Lundehustorvet, eksisterende forhold

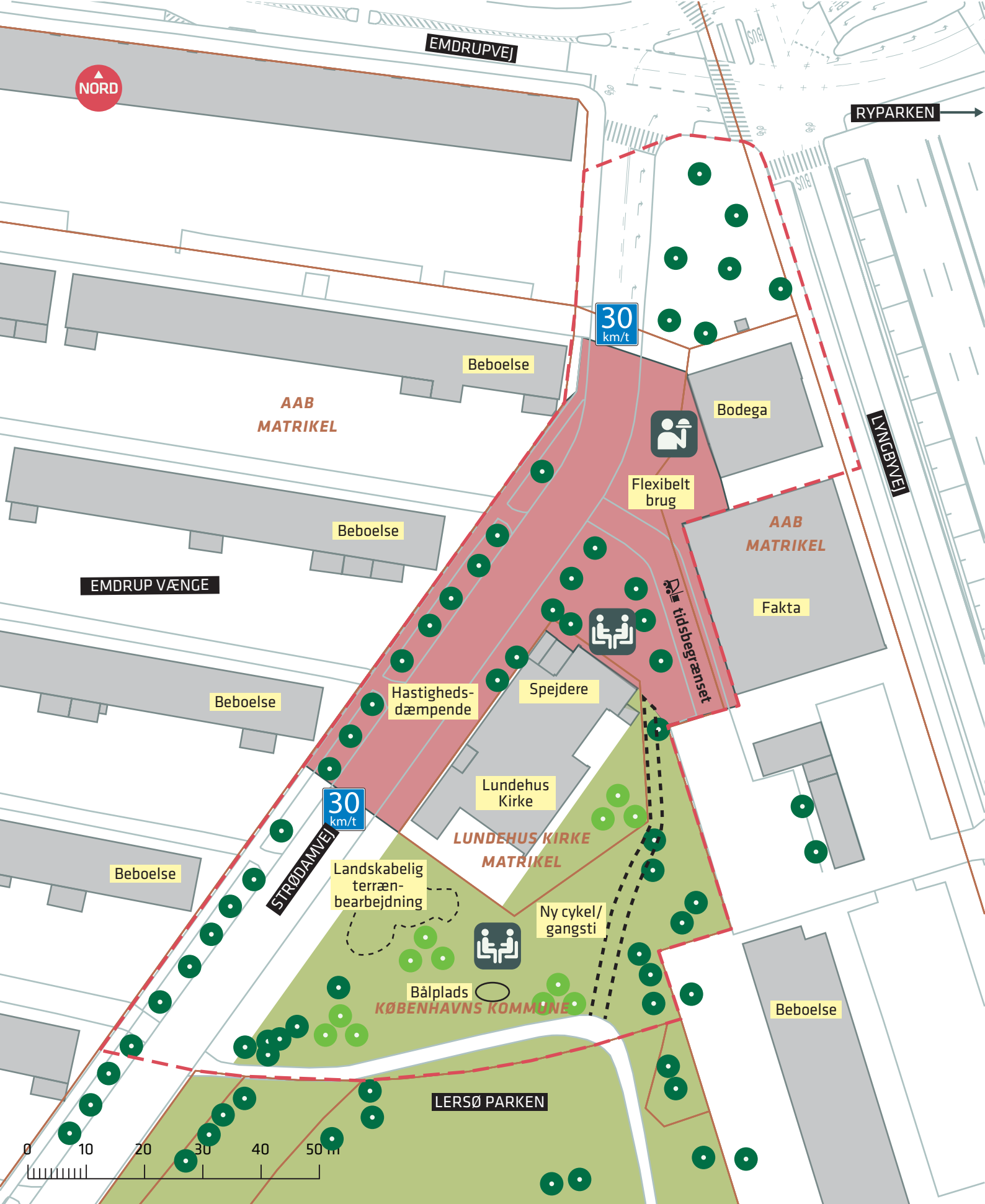
Bilag 2. Lundehustorvet, skitseforslag/fremtidige forhold







- - - Projektområde
- Eksist. træ
- Eksist. parkering: 34 p-pladser
- Matrikelgrænse

**LUNDEHUSTORVET**  
 Strødamvej  
 Eksisterende forhold  
**Bilag 1**





-  Projektområde
-  Eksist. træ / nyt træ
-  Hævet flade samlet belægning
-  Matrikelgrænse

-  Ophold
-  Udeservering

**LUNDEHUSTORVET**  
 Strødamvej  
 Skitseforslag/fremtidige forhold  
**Bilag 2**







## TM32a Nedbringelse af sagsbehandlingstider på byggesagsområdet



### Baggrund

Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder målrettet med at øge produktiviteten på konkrete byggesager. Som det imidlertid fremgik af indstilling til Teknik- og Miljøudvalget den 16. september 2019 om *Ekstraordinære indsatser for at nedbringe sagsbehandlingstiden på byggesager*, er sagsbehandlingstiderne trods produktivitetsforøgelsen gennemsnitligt set blevet længere i perioden siden juli 2018.

Det skyldes blandt andet en række eksterne faktorer, især implementeringen af det nye bygningsreglement (BR18), der har vist sig at være mere krævende for både kunder og medarbejdere end forventet, samt en stigende sagsmængde på anmeldelser og andre sager uden nationale servicemål.

Budgetnotatet indeholder på den baggrund tre forslag til styrkelse af sagsbehandlingen på byggesagsområdet, der vurderes at være nødvendige for at sikre tilfredsstillende sagsbehandlingstider på området. Disse omfatter midler i 2020 og 2021 til ansættelse af yderligere sagsbehandlere for både at nedbringe den sagspukkel, som det nye bygningsreglement (BR18) har skabt, samt til sikring af et nødvendigt kompetenceløft. Dertil kommer et behov for flere medarbejdere fra 2020 og frem til sagsbehandling af sager, som ikke har nationale servicemål (herunder blandt andet færdigmelding, anmeldelser og lovliggørelser), men hvor forvaltningen har registreret en stor sagstilgang.

Endelig indeholder budgetnotatet et muligt tilvalg om midler i 2020 til byggesagsbehandling af kolonihavehuse.

### Indhold

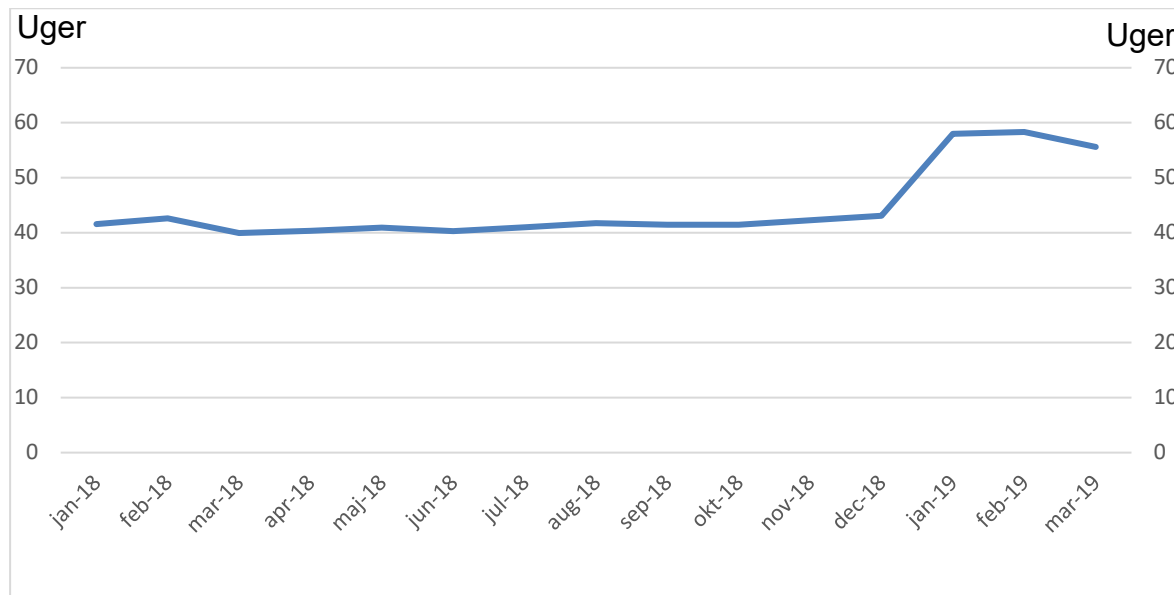
Byggesagsbehandlingen i Københavns Kommune er præget af en høj kompleksitet som følge af den fortættede by, der medfører mange interessenter udover bygherren i forbindelse med de konkrete sager. Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 27. august 2018 en handlingsplan for øget produktivitet i byggesagsbehandlingen.

Efterfølgende er produktiviteten målt som andelen af tid brugt på konkrete byggesager steget, men samtidig er det gennemsnitlige antal timer pr. såkaldt hovedsag imidlertid steget fra ca. 12 timer i 2017 til ca. 16 timer i 2018. Der har været en faldende tendens gennem første halvår 2019 til ca. 13 timer pr. hovedsag. Stigningen i sagstiden i 2018 har medført ophobning af en sagspukkel, og forvaltningen har på nuværende tidspunkt udfordringer

med at overholde de nationale servicemål for sagsbehandlingstider for alle fem kategorier af servicemål.

Den primære årsag til det øgede tidsforbrug i 2018 vurderes at være implementeringen af BR18. Det nye regelsæt medfører blandt andet en markant ændring af ansvarsfordelingen i byggesagsprocessen og i de opgaver, som kommunen skal varetage.

Nedenstående figur viser udviklingen i sagsbehandlingstid under ét for sager med servicemål fra primo 2018 til marts 2019.



Den forventede tidsreduktion som følge af ændrede processer i det nye bygningsreglement, der var indregnet i budgettet for 2019, er således endnu ikke realiseret. Dette skyldes især ændret lovgivning/øget kompleksitet (BR18), afledt behov for kompetenceudvikling, ændrede bevillinger, stor tilgang af sager uden servicemål og behov for lovliggørelse af kolonihaver.

Budgetnotatet foreslår afsættelse af midler på tre områder. Notatet skal ses i forlængelse af de midlertidige, ekstraordinære tiltag, der indføres fra oktober 2019 i henhold til Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 16. september 2019. Samlet giver budgetnotatet og indstillingen et godt fundament for byggesagsbehandlingen i 2020 og frem, herunder for at øge hastigheden af byggesagsbehandlingen, nedbringe sagspuklen samt understøtte de nye arbejdsdelinger mellem ansøgere og kommunen, der følger af det nye bygningsreglement (BR18):

Specifikke udfordringer:

- 1: Midlertidige midler til nedbringelse af sagspukkel vedrørende sager med servicemål
- 2: Midlertidige midler til kompetenceløft af sagsbehandlere med fokus på det nye bygningsreglement
- 3: Varige midler til nedbringelse af ventetider på sager uden servicemål

Tilvalg:

- Tilvalg: Midlertidige midler til byggesagsbehandling af kolonihaver

For at nedbringe sagsbehandlingstiderne og opnå en langsigtet økonomisk balance arbejder forvaltningen desuden med projekter til automatisering af dele af sagsbehandlingen, herunder brug af robotter til screening af byggesøgninger. Teknik- og Miljøforvaltningen har således udarbejdet to investeringscases til forhandlingerne om Budget 2020, jf. budgetnotatet *TM32b Optimeret sagsstyring på byggesagsområdet*. Projekterne vil blive gennemført i samarbejde med kommunens Koncern IT (KIT) og KPMG. Der arbejdes for det første med udvikling af et digitalt værktøj til sagsoptimering, som forventes at medføre en serviceforbedring, for det andet med en digital sagsbehandlerassistent, der forventes at medføre såvel besparelser som serviceforbedringer. Initiativerne forventes at frigøre ressourcer fra 2021 og frem. Fra 2022 forventes det, at de to nævnte investeringscases vil medføre effektiviseringer og serviceforbedringer.

*Specifik udfordring 1: Midlertidige midler til nedbringelse af sagspukkel vedrørende sager med servicemål (8,5 mio. kr. i alt i service i 2020-2021)*

Der foreslås afsat midler i 2020 og 2021 til nedbringelse af sagspukkel på sager med servicemål, fordi det har vist sig mere krævende end forventet at tilpasse sagsbehandlingen til de nye regler i BR18. Samspillet mellem ansøger og myndighed er grundlæggende ændret med BR18, og kunderne tilkendegiver, at det med de nye regler er vanskeligere at fremsende det korrekte materiale. Det har øget behovet for vejledning, øget antallet af operationer mellem kunderne og sagsbehandlerne og øget mængden af fejl i det fremsendte materiale, hvilket forlænger og komplicerer sagsbehandlingen.

Ekstra medarbejdere i 2020 og 2021 til bunkeafvikling vurderes i kombination med de ekstraordinære tiltag vedrørende blandt andet berosætning af dialogteam og ændret praksis for håndtering af telefoniske henvendelser (jf. Teknik- og Miljøudvalgets beslutning 16. september 2019), at kunne håndtere sagspuklen.

De ansøgte midler vil kunne øge antallet af medarbejdere med 11 i 2020 og med 2-3 i 2021. Med den nuværende personaleomsætning på byggesagsområdet vil et øget antal medarbejdere i en kortere periode kunne håndteres uden efterfølgende personalereduktioner.

*Specifik udfordring 2: Midlertidige midler til kompetenceløft af sagsbehandlere med fokus på det nye bygningsreglement (6,0 mio. kr. i alt i service i 2020-2021)*

Det ses af de detaljerede tids- og aktivitetsregistreringer på byggesagsområdet, at mængden af ”gamle” og komplicerede sager stiger (sager, der har overskredet det nationale servicemål med mere end 100 dage), uden at den samlede sagsbeholdning stiger.

Dertil kommer, at det nuværende fagsystem KMD Structura Byggesag skal opgraderes til KMD Nova i løbet af 2020. I forbindelse med implementeringen skal der laves udførlige vejledninger og en omfattende undervisning af alle medarbejderne. Endelig er der behov for at afsætte midler til opfølgning på den igangværende servicekultur-foranalyse, der er igangsat i samarbejde med Deloitte.

Forvaltningen har udfordringer med at rekruttere erfarne byggesagsbehandlere, blandt andet på grund af højkonjunktur i byggeriet, idet forvaltningen i praksis er i konkurrence med private byggefirmaer om medarbejdere med byggeteknisk indsigt. Da det ikke er muligt at rekruttere erfarne byggesagsbehandlere, vil det i 2020 og 2021 være nødvendigt at foretage kompetenceudviklingen internt, hvilket vil lægge beslag på erfarne byggesagsbehandlere og dermed nedsætte produktiviteten i en overgangsfase. Ansættelsen af 4-5 nye medarbejdere i 2020 og 2021 vil kompensere for den nedsatte produktivitet og dermed mindske sagsbehandlingstiderne.

Disse midler ligger forlængelse af de ekstraordinære tiltag, som Teknik- og Miljøudvalget godkendte 16. september 2019. Tiltagene lægger op til en ændret praksis for vejledning og dialog, der i høj grad er i tråd med intentionerne i BR18, hvor ansøgere selv skal være ansvarlige for den tekniske byggesagsbehandling, så der hurtigere kan opnås byggetilladelse. Dette kan i overgangsfasen medføre usikkerhed og utilfredshed blandt kunderne, og det er i den forbindelse vigtigt at sikre, at forvaltningens medarbejdere er fagligt klædt på i forhold til det nye regelsæt.

*Specifik udfordring 3: Varige midler til nedbringelse af ventetider på sager uden servicemål (3,0 mio. kr. årligt fra 2020 og frem)*

Antallet af sager uden nationale servicemål, som forvaltningen er forpligtet til at handle på, er i kraftig vækst. Det har medført stigende ventetider på behandling af disse sager. Sager uden servicemål omfatter blandt andet færdigmeldinger, ibrugtagningstilladelser, anmeldelsessager (henvendelser fra borgere) og lovliggørelsessager vedrørende byggetilladelser til allerede opført byggeri uden tilladelse samt opfølgning i BBR. Lovliggørelser og færdigmeldinger er vigtige sagstyper for især erhvervskunderne i forhold til eksempelvis ibrugtagningstilladelser.

Tabellen nedenfor viser den faktiske udvikling i antallet af sager uden servicemål. For alle typer af sager er der sket en stigning fra 2015 til 2018. Denne tendens forventes at fortsætte i 2019 og 2020. Fremskrivningen er baseret på, at der i henholdsvis 2019 og 2020 vil ske en stigning i antal af sager svarende til ½ og ¼ af den gennemsnitlige årlige stigning i procent i perioden 2015-2018.

	Udvikling i antal sager				Fremskrevet	
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<i>Lovliggørelse</i>	150	200	273	598	773	886
<i>Anmeldelse</i>	258	444	761	783	958	1.066
<i>Aktindsigt</i>	713	965	572	924	966	987
<i>Gebyrklage</i>	129	235	572	453	571	645
<i>Færdigmelding</i>	2.270	2.774	3.194	3.386	3.627	3.757
<b>Total sagstilgang</b>	<b>3.520</b>	<b>4.618</b>	<b>5.372</b>	<b>6.144</b>	<b>6.895</b>	<b>7.341</b>

De foreslåede midler vil muliggøre, at de gennemsnitlige sagstider på området kan nedbringes til samme niveau som medio 2018.

Aktivitetsstigningen på området vurderes at være udtryk for en varig tendens, hvorfor der ansøges om et permanent løft.

*Tilvalg: Midlertidige midler til byggesagsbehandling af kolonihaver (1,2 mio. kr. i service i 2020)*

I Overførselssagen 2018-2019 blev der afsat 4,8 mio. kr. til sagsbehandling i 2019 vedrørende lovliggørelse af kolonihaver. Indsatsen gennemføres som et pilotprojekt i samarbejde med KEID og Kolonihaveforbundet. På baggrund af erfaringerne fra pilotprojektet udarbejdes der budgetnotat til forhandlingerne om Budget 2021 med et bud på det samlede resourcebehov til færdiggørelse af opgaven over en forventet 10-årig periode. For at fastholde nøglemedarbejdere og dermed viden og momentum i projektet foreslås det, at der afsættes midler svarende til to medarbejdere i Budget 2020. Videreførelse af den samlede indsats vil indgå i forhandlingerne om Budget 2021.

### Overordnede målsætninger og effekter

Formålet med den samlede indsats er at sikre, at byggesagsbehandlingen i Københavns Kommune kan overholde de nationale servicemål samtidig med, at kvaliteten i sagsbehandlingen fastholdes. Derudover er formålet at nedbringe ventetiderne på sager uden servicemål, hvorved borgere og virksomheder kan få en tilfredsstillende service. Forvaltningen ønsker desuden at imødekomme det stigende antal anmeldelser fra borgere. Hvis der ikke afsættes yderligere ressourcer til byggesagsbehandlere, herunder kompetenceudvikling, vil det betyde, at Teknik- og Miljøforvaltningen vil få vanskeligt ved at overholde de nationale servicemål i 2020, samt at ventetiden for sager uden servicemål vil vokse yderligere.

Forslaget om øgede ressourcer til behandling af lovliggørelsessager vedrørende kolonihaver har til formål at sikre, at de opnåede effekter af pilotprojektet i 2019, kan fastholdes i 2020 frem til en endelig ressourceafklaring ved forhandlingerne om Budget 2021.

### Økonomi

Projektet har estimerede driftsudgifter på 14,2 mio. kr. i 2020, 7,5 mio. kr. i 2021 samt 3,0 mio. kr. i 2022 og frem, heraf udgør tilvalget om midler til byggesagsbehandling af kolonihaver 1,2 mio. kr. i 2020. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2020.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styringsområde	2020	2021	2022	2023	I alt
Specifik udfordring 1: Midlertidige midler til nedbringelse af sagspukkel vedrørende sager med servicemål	Service	7.000	1.500			<b>8.500</b>
Specifik udfordring 2: Midlertidige midler til kompetenceløft	Service	3.000	3.000			<b>6.000</b>
Specifik udfordring 3: Varige midler til nedbringelse af ventetider på sager uden servicemål	Service	3.000	3.000	3.000	3.000	<b>12.000</b>
Tilvalg: Midlertidige midler til byggesagsbehandling af kolonihaver	Service	1.200				<b>1.200</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>14.200</b>	<b>7.500</b>	<b>3.000</b>	<b>3.000</b>	<b>27.700</b>

### Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede driftsudgifter på 14,2 mio. kr. i 2020, 7,5 mio. kr. i 2021, samt 3,0 mio. kr. i 2022 og frem, heraf udgør tilvalget om midler til byggesagsbehandling af kolonihaver 1,2 mio. kr. i 2020. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2020.

**Tabel 2 – Serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
Specifik udfordring 1: Midlertidige midler til nedbringelse af sagspukkel vedrørende sager med servicemål	1.000	7.000	1.500			<b>8.500</b>
Specifik udfordring 2: Midlertidige midler til kompetenceløft	1.000	3.000	3.000			<b>6.000</b>
Specifik udfordring 3: Varige midler til nedbringelse af ventetider på sager uden servicemål	1.000	3.000	3.000	3.000	3.000	<b>12.000</b>
Tilvalg: Midlertidige midler til byggesagsbehandling af kolonihaver	1.000	1.200				<b>1.200</b>
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>14.200</b>	<b>7.500</b>	<b>3.000</b>	<b>3.000</b>	<b>27.700</b>

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Projektet forventes ibrugtaget januar 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2020

**Øvrige tekniske oplysninger**

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

**Bydel og adresse**

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

**Tidligere afsatte midler**

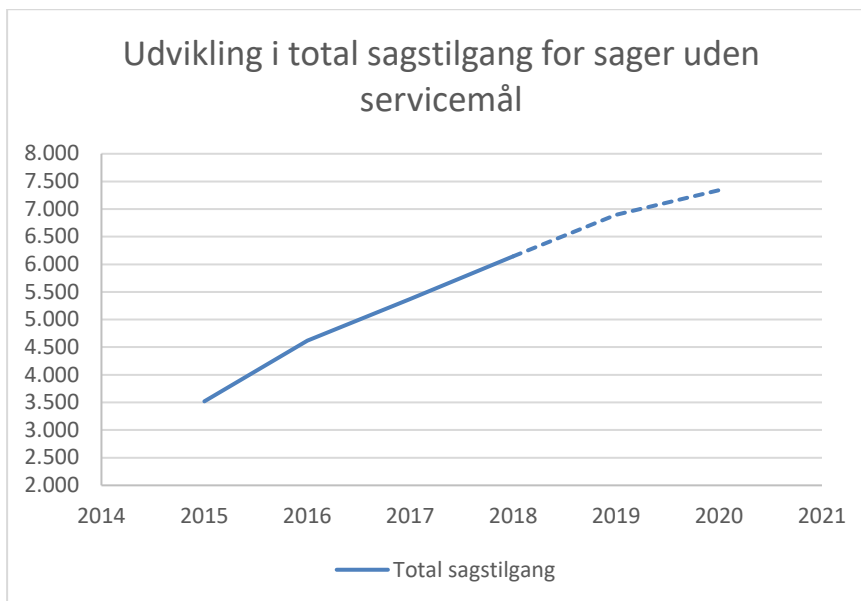
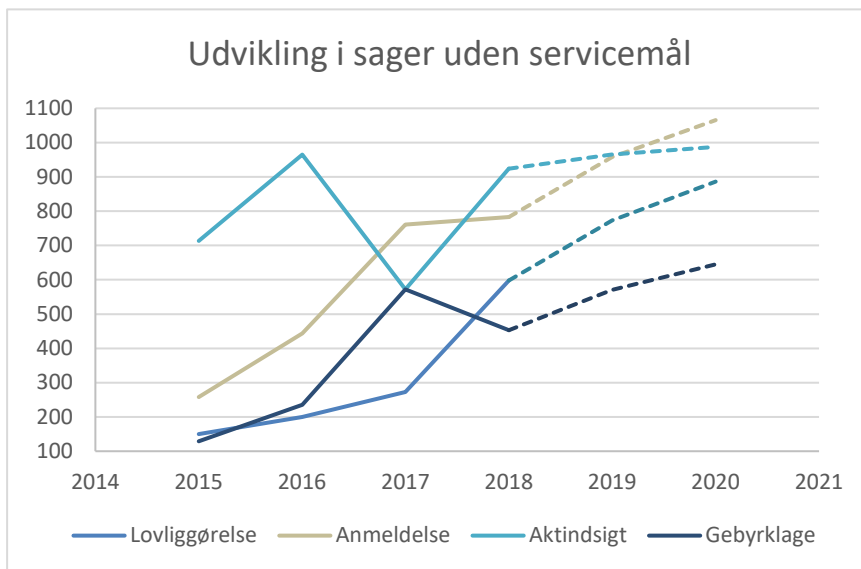
I budgetaftalen for 2015 blev der afsat 42,4 mio. kr. fra 2015 og frem til at gebyrfritage halvdelen af byggesagsområdet. I budgetaftalen for 2016 blev der afsat yderligere 15,0 mio. kr. i 2016 og frem og i budgetaftalen for 2018 yderligere 5,4 mio. kr. i 2018 og frem til gebyrnedsettelse. I budgetaftalen for 2019 blev hele byggesagsområdet gebyrfritaget fra 2019 og frem. I budgetaftalen blev der afsat 34,2 mio. kr. i 2019, 44,2 mio. kr. i 2020, 50,2 mio. kr. i 2021, 53,2 mio. kr. i 2022 og 56,2 mio. kr. i 2023 og frem til afskaffelse af byggesagsgebyret.

I budgetaftalen for 2018 blev der desuden afsat 6,3 mio. kr. i 2019 og frem til håndtering af manglende skattefinansiering som følge af ændret takstberegningsmodel. Disse midler er dog tilbageført til kommunekassen med virkning fra 2019 og frem, da den reviderede takstberegningsmodel for 2019 viste, at der ikke var udfordringer med at nedsætte taksten som forudsat i de oprindelige budgetkompensationer.

(1.000 kr., løbende p/l)	2015	2016	2017	2018	2019
Budgetaftale 2015	42.400	42.400	42.400	42.400	42.400
Budgetaftale 2016		15.000	15.000	15.000	15.000
Budgetaftale 2018				5.400	0
Budgetaftale 2019					40.500
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>42.400</b>	<b>67.400</b>	<b>67.400</b>	<b>72.800</b>	<b>97.900</b>

## Bilag

Nedenstående figurer viser udvikling i sager uden servicemål og udvikling i total sagstilgang for sager uden servicemål.





## **TM128 Lyngsies Plads, Nørrebro Station – tryggere byrum, forbedret belysning og øget renhold**



### **Baggrund**

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2020 om et tryggere byrum i området omkring Nørrebro Station og Lyngsies Plads gennem forbedret belysning og øget renhold.

### **Indhold**

Dette budgetnotat beskriver to initiativer, der hver især er med til at skabe et tryggere byrum ved området omkring Nørrebro station og Lyngsies plads samt genindførelse af den øgede renholdelsesindsats i området med 350.000 kr. årligt i minimum to år.

I budgetaftalen for 2019 blev der afsat 2,4 mio. kr. årligt i 2019-2022 til at fortsætte renholdelsesindsatsen i byrum med behov for særlig indsats. Bevillingen, der blev afsat i budgetaftalen for 2019 blev halveret i forhold til den eksisterende indsats. Med en halvering af den eksisterende bevilling er antallet af byrum, som fortsat vil opleve en ekstra renholdelsesindsats til en række byrum reduceret, men Nørrebro Station er fortsat et af de byrum, hvor det er prioriteret at fortsætte den særlige renholdelsesindsats. Budgetnotatet indeholder derfor ikke denne indsats.

Initiativerne kan iværksættes uafhængigt af hinanden.

#### *Initiativ 1. Belysning ved Lyngsies plads (0,5 mio. kr.)*

Teknik- og Miljøforvaltningen har modtaget forespørgsler fra borgere, der ønsker mere belysning ved forpladsen ved den tidligere Slangerbane Station, Lyngsies Plads, der ligger mellem Lygten og Nørrebrobanen. Dette initiativ omhandler derfor forbedring af belysning på Lyngsies plads.

Helt konkret opsættes der belysningsarmaturer på Lyngsies Plads inden for en ramme på 500.000 kr. Den endelige udformning og antallet af belysningsarmaturer fastlægges i forbindelse med projekteringen. Dette sikrer forbedring af belysning, forventeligt november 2020.



Dette initiativ indgår også i *TM118 Nørrebro Station, Nørrebro – Tryghedsskabende tiltag*. Her som et tilkøb under initiativ 1 og som en del af udviklingen af et større område omkring Nørrebro Station. Disse to initiativer er derfor gensidigt udelukkende.

### *Initiativ 2. Øget renhold Nørrebro Station (0,7 mio. kr.)*

For at øge trygheden omkring Nørrebro Station øges renholdelsen på og omkring Lyngsies Plads, så der foretages ekstra manuel renholdelse, en ekstra tømning af affaldskurve om dagen samt spuling af pladsen efter behov. Ligeledes øges renholdelsesindsatsen i forbindelse med henkastet og efterladt affald fra ulovlig gadehandel. Denne indsats skal koordineres med politiet, som har den direkte kontakt med brugerne af pladsen. Det betyder, at politiet kan tilkalde Teknik- og Miljøforvaltningen med kort varsel i forbindelse med politiets håndtering af ulovlig gadehandel, så det henkastede affald fjernes i forlængelse af politiets opgaver.

I dag graffiti-frensnes der med ugentlig frekvens på de kommunale arealer omkring Nørrebro Station. Der fjernes graffiti fra kommunalt byudstyr, herunder affaldskurve, bænke, skilte og lygtepæle. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at den nuværende frekvens for graffiti-frensningen er tilstrækkelig i forhold til det graffiti-tryk, forvaltningen oplever på de kommunale arealer. Der er dog enkeltstående byudstyr omkring Nørrebro Station såsom cykelstativer, støttemure og pullerter, der ikke bliver graffiti-frenset. Disse elementer vil med dette forslag blive inkluderet i den eksisterende graffiti-bekæmpelse, så de graffiti-frensnes sammen med det eksisterende byudstyr. Forvaltningen kan dog ikke renholde eller graffiti-bekæmpe ved selve Nørrebro Station og langs S-togsbanen, da disse arealer er ejet og driftet af DSB og Banedanmark.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Initiativerne understøtter ønsket om et renere og trygtere byrum i området omkring Nørrebro Station og Lyngsies Plads.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 0,7 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

### **Økonomi**

Initiativ 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,5 mio. kr. i 2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,02 mio. kr. årligt fra 2021 og frem.

Initiativ 2 har estimerede driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2020 og 0,3 mio. kr. i 2021 til en øget renholdelsesindsats og graffiti-bekæmpelse.

Projekterne forventes ibrugtaget i henholdsvis november 2020 og januar 2020.

**Table 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	Kategorisering af anlægsønsker*	2020	2021	2022	2023	I alt
Initiativ 1. Anlæg og projektering af belysning	Anlæg	7. Øvrig	500				<b>500</b>
Initiativ 1. Drift af belysning	Service	-		20	20	20	<b>60</b>
Initiativ 2. Øget renhold	Service	-	350	315			<b>665</b>
<b>Udgifter i alt</b>			<b>850</b>	<b>335</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>1.225</b>

## Risikovurdering

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

## Bevillingstekniske oplysninger

Initiativ 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,5 mio. kr. i 2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,02 mio. kr. årligt fra 2021 og frem.

Initiativ 2 har estimerede driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2020 og 0,3 mio. kr. i 2021 til en øget renholdelsesindsats og graffiti-bekæmpelse.

Projekterne forventes ibrugtaget i henholdsvis november 2020 og januar 2020.

**Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
- Initiativ 1, Projektering	2000	100					100*
- Initiativ 1, Udførsel	2000	400					400*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>500</b>				<b>500</b>	<b>500*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Initiativ 2, Øget renhold	1000	350	315			<b>665</b>	
- Initiativ 1, Vedligehold og afledt drift	1000		20	20	20	<b>60</b>	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>350</b>	<b>335</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>725</b>	

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Anlægsprojektet i initiativ 1 forventes igangsat maj 2020 og ibrugtaget november 2020.

Initiativ 2 forventes ibrugtaget januar 2020.

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

## Øvrige tekniske oplysninger

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

## Bydel og adresse

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

## Tidligere afsatte midler

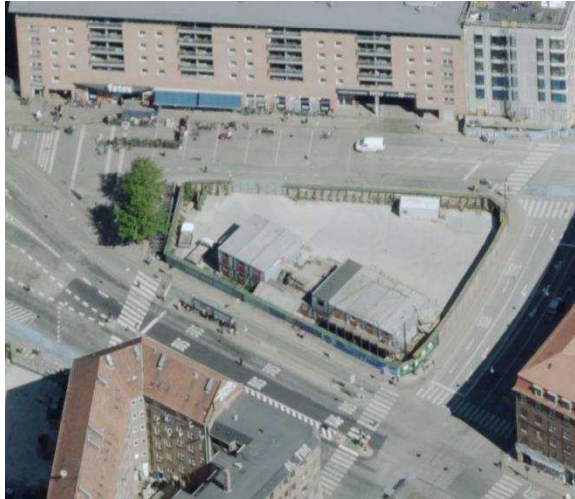
I Budget 2017 blev der afsat 5,0 mio. kr. årligt i 2017-2018 til en pulje til øget renhold i byen, hvori Nørrebro Station indgår. I Budget 2019 blev der afsat 2,4 mio. kr. på service i 2019-2022 til øget renhold. Der er tale om en halvering af bevillingsudløbet fra Budget

2017 om en pulje til øget renhold i byen, hvori der er afsat ca. 350.000 kr. til renhold af arealet omkring Nørrebro Station.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Budgetaftale 2017	<b>5.000</b>		
Budgetaftale 2019			<b>2.400</b>
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>5.000</b>		<b>2.400</b>



## TM129 Basargrunden ved Nørrebro Station, Nørrebro – udvikling og anlæg af midlertidigt byrum



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat, der beskriver muligheden for at etablere et midlertidigt byrum på Basargrunden inden for en ramme på 5 mio. kr., til Budget 2020. Det midlertidige byrum skal i dialog med lokale interessenter kunne videreudvikles til et permanent byrum. Basargrunden ved Nørrebro Station er i dag arbejdsareal for Metroselskabet og overdrages til Københavns Kommune den 1. november 2019 med en fast belægning (formentlig asfalt), belysning og afvanding.

### Indhold

Projektet omfatter udvikling, anlæg og evaluering af et midlertidigt byrumsprojekt på Basargrunden. Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at pladsen indrettes med robuste byrumselementer af træ med græsområder og træer. Elementerne etableres på pladsens faste belægning. Byrummet skal indbyde til ophold, kunne håndtere lokale begivenheder, som eksempelvis torvedage, og have installationer til cykelparkering.

Basargrundsprojektet har en planlagt levetid på ca. fem år, og erfaringerne skal danne grundlag for en videreudvikling af pladsen i dialog med borgere, lokaludvalg og lokale interessenter. Projektet udføres derfor, så det kan udbygges og justeres i forbindelse med en permanent indretning af pladsen. Projektet er inspireret af et tilsvarende projekt på Bispetervet i Aarhus Kommune.

Projektet er i overensstemmelse med tankerne bag *Idéoplæg for Byrum omkring Nørrebro St., Bispebjerg og Nørrebro*, som er udviklet på baggrund af inddragelse af borgere, lokaludvalg med mere og godkendt af Borgerrepræsentationen den 20. august 2015.

Byrumsprojektet på Basargrunden indeholder tre dele:

1. Planlægning og inddragelse af lokaludvalg og relevante borgergrupper,
2. Udvikling, produktion og anlæg af byrumselementerne på pladsen, og
3. Evaluering og oplæg til videre proces med udvikling af en permanent plads

Evalueringen af projektet vil indeholde en vurdering af elementernes funktion, bevægelsesmønstre, brugen af pladsens elementer og erfaringer med drift af projektet. Evalueringen forventes at kunne have tre mulige udfald:

1. Nedtagning af byrumselementerne og afslutning af projektet,
2. Fortsættelse af projektet i yderligere ca. fem år (forudsætter en driftsbevilling), eller
3. Etablering af et byrum med permanente elementer (forudsætter anlægs- og driftsmidler)

Der er til Budget 2020 bestilt et andet budgetnotat, *TM118 Nørrebro Station, Nørrebro*, som indeholder et forslag til en varig løsning for Basargrunden. Disse to projekter for Basargrunden er gensidigt udelukkende.

**Tabel 1 – Konsekvenser for træer**

Antal træer i projektområdet før projekt	Antal træer fældes (forventet antal)	Alder	Antal træer efter projekt	Tilvækst / reduktion	Art og størrelse
0	0	-	Afklares under projektering/borgerinddragelse	Tilvækst på et ukendt antal træer	-

**Tabel 2 – Konsekvenser for cykelparkeringspladser**

Antal offentlige pladser i projektområdet før projekt	Antal pladser efter projekt	Tilvækst / reduktion
0	Afklares under projektering/borgerinddragelse	Mulig tilvækst i antal cykelparkeringspladser

Projektet har ingen konsekvenser for antallet af bilparkeringspladser.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Etablering af pladsen og projektets videreudvikling i dialog med borgerne, lokaludvalget og de lokale interessenter bidrager til at københavnernes inddrages i den fysiske udvikling af deres bydel. Københavnerne får et byrum, hvor de kan mødes og opholde sig, hvor der er siddemuligheder og elementer af grønt. Byrummets indretning vil tydeliggøre opholdsområder, ganglinjer og cykelparkeringsarealer. Projektet vil skabe et åbent og attraktivt byrum på et sted, der ikke tidligere har været tilgængeligt på grund af dels erhvervsbygninger og dels de seneste års afspærring med Metroselskabets hegn.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 5,6 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,7 mio. kr. i perioden 2020-2026. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,18 mio. kr. årligt i perioden 2022-2026. Udgifter til afledt drift vedrører renhold af og vintertjeneste på arealet, drift og vedligehold af inventar og trædæk samt pleje af beplantning.

Projektet forventes ibrugtaget i februar 2022 og har en forventet levetid på fem år. Projektet evalueres i slutningen af projektperioden, hvorefter der udarbejdes oplæg til den videre proces for projektet.

Eksekvering af anlægsprojekter i 2020 og 2021 forudsætter, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Table 3 – Overview of desired activities on all management areas**

Activities in the proposal (1.000 kr. – 2020 p/l)	Management area	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	In total
Planlægning og inddragelse	Anlæg	100							100
Udvikling og anlæg af pladsen	Anlæg	365	4.080						4.445
Evaluering og oplæg til videre proces	Anlæg						155		155
Afledt drift	Service			180	180	180	180	180	900
<b>Udgifter i alt</b>		<b>465</b>	<b>4.080</b>	<b>180</b>	<b>180</b>	<b>180</b>	<b>335</b>	<b>180</b>	<b>5.600</b>

This construction project is expected to be able to achieve efficiency savings (Construction analysis 2016) through the measures:

Efficiency measures	Yes	No
Strengthened coordination (1,5 %)	X	
Project optimization (1 %)	X	
Buildweb (1,7 %)	X	
Digitalization 3D (0,1 %)		X
Sourcing strategy (0,3 % of first 40 mio. kr.)		X
Longer planning horizon (2-4 %)		X
Scaling of requirements (0,1 %)		X

Thus, a total efficiency saving of 4,2 % of the total construction sum is achieved. This efficiency saving is included in the economic tables on the total budget request.

### Coordination with other projects

The project on Basargrunden shall be coordinated with the project *Busgade – Nørrebro Station*, which was decided by the Citizen Representation on 9. October 2014, as the projects border each other, and the construction phase has a time-related overlap. The project *Busgade – Nørrebro Station* is currently in the planning phase in 2019 as a result of the construction goal, cf. the Technical and Environmental Committee's decision at the meeting on 7. January 2019, but prioritized for completion in 2020 cf. the Technical and Environmental Committee's decision at the meeting on 29. April.

### Risk assessment

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

The primary risks are related to the production of a new type of bus elements and to the planting's survival in the bus elements. In addition, there are risks related to coordination with the project *Busgade – Nørrebro Station*, as this project, when it is implemented, will use the area immediately adjacent to Basargrunden as a work area. It will then be necessary to divert traffic from Basargrunden via the heavily trafficked Nørrebrogade, where there are currently about 70 buses per hour.

### Financial information

The project has estimated construction costs of 4,7 mio. kr. in the period 2020-2026. There will also be a consequence of the construction project in the form of derived operating costs of 0,18 mio. kr. annually in the period 2020-2026. Expenses for derived operation include maintenance and winter service of the area, operation and maintenance of inventory and paving and care of planting.

Projektet forventes ibrugtaget i februar 2022 og har en forventet levetid på fem år. Projektet evalueres i slutningen af projektperioden, hvorefter der udarbejdes oplæg til den videre proces for projektet.

**Tabel 4 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>										
- Planlægning og inddragelse	2000	100							100	100*
- Udvikling og anlæg af pladsen	2000	365	4.080						4.445	740*
- Evaluering og oplæg til videre proces inkl. evt. nedtagning	2000						155		155	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>465</b>	<b>4.080</b>				<b>155</b>		<b>4.700</b>	<b>840*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>										
- Vedligehold og afledt drift	1000			180	180	180	180	180	900	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>180</b>	<b>180</b>	<b>180</b>	<b>180</b>	<b>180</b>	<b>900</b>	

**Tabel 5 – Tidsangivelse**

Projektering af anlægsprojektet forventes igangsat i januar 2020. Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i november 2020 og ibrugtaget i februar 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	August 2020
Anlægsprojektet forventes igangsat	November 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Februar 2022

## Øvrige tekniske oplysninger

Projektet har ikke været udvalgsbehandlet. Projektet kan ikke igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

## Bydel og adresse

Basargrunden ved Nørrebro Station på Nørrebro.

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

## Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.

## Henvisninger

Link til projekt på Bispetervet i Aarhus: <http://schoherr.dk/projekter/bispeterv/>

## Bilag

Bilag 1. Basargrunden



**BASARGRUNDEN**  
Nørrebro  
Oversigtskort  
**BILAG 1**





## TM8 Frederiksborgvej, Bispebjerg – tryghed, bynatur og byliv



Foto Københavns Kommune



Foto: Krydset Frederiksborgvej/Birkedommervej i retning mod Frederikssundsvej

### Baggrund

Frederiksborgvej er et utrygt område i det udsatte byområde Nordvest. Vejen opleves utrygt for krydsende cyklister og fodgængere, og lokalpolitiet Bispebjerg betegner de trafikale forhold som problematiske. Frederiksborgvej har herudover ringe forudsætninger for byliv, bymiljøet er nedslidt og har kun to træer mellem Rentemestervej og Tagensvej. For at styrke det lokale by- og handelsliv, og gøre Frederiksborgvej til et mere trygt sted at færdes og opholde sig, søges der om midler til at gøre Frederiksborgvej mere grøn, sikre bedre forhold for krydsende cyklister og fodgængere og mindske den oplevede utryghed blandt områdets beboere.

### Indhold

Udviklingen af by- og handelslivet på Frederiksborgvej indgår som et mål i *Kvarterplanen for Områdefornyelse Nordvest*, som er godkendt af Borgerrepræsentationen den 22. september 2016. Der er et stort lokalt ønske om at løfte Frederiksborgvej.

Frederiksborgvej er bred og kan håndtere langt mere trafik end der afvikles på vejen. Det giver anledning til hensynsløs kørsel og forhøjet hastighed hos bilister, som skaber utryghed for beboere, blandt andet elever på Tagensbo Skole samt brugerne af rehabiliteringscenteret og det kommende lægehus på Dortheagården. Frederiksborgvej fremstår syd for Rentemestervej overvejende grøn med blandt andet 22 vejtræer, mens den resterende del af Frederiksborgvej fra Rentemestervej til Tagensvej opleves nedslidt og uattraktiv med manglende by- og handelsliv og kun to kommunale vejtræer på strækningen.

Der søges om midler til et løft af Frederiksborgvej mellem Rentemestervej og Tagensvej med trafikale forbedringer og tryghedsfremmende belysning i tre centrale kryds samt plantning af vejtræer. Disse initiativer vil supplere et planlagt byrumsløft af Frederiksborgvej mellem Dortheavej og Birkedommervej, jf. *Kvarterplanen for Områdefornyelse Nordvest*, som er godkendt af Borgerrepræsentationen den 22. september 2016.

Budgetnotatet indeholder tre scenarier for projektet, som adskiller sig ved at have stigende omfang og effekt, jf. nedenfor. Scenarierne er gensidigt udelukkende og indebærer alle nedlæggelser af op til 17 bilparkeringspladser.

### *Scenarie 1. Vejtræer (4,6 mio. kr.)*

Plantning af op mod 41 vejtræer på strækningen Rentemestervej til Bispebjerg Kirkegård. Træerne kan have en hastighedsdæmpende virkning, give karakter til vejen og fremhæve Frederiksborgvej som en grøn forbindelse til naturområderne ved Bispebjerg Kirkegård og Upperslev Mose. Vejtræerne kan samtidig medvirke til at opdele Frederiksborgvej i mindre rum, der kan understøtte et aktivt byliv. Træerne placeres primært i 10 meterzonen og på fortovsarealer.

### *Scenarie 2. Vejtræer og trafikale forbedringer (10,8 mio. kr.)*

I scenarie 2 gennemføres plantning af vejtræer (scenarie 1), hastighedsdæmpende tiltag og bedre forhold for fodgængere og cyklister i de tre kryds ved Hovmestervej, Landsdommervej/Birkedommervej og Rentemestervej. Det foreslås, at vejprofilerne i/ved krydsene indsnævres, og fortovene udvides, hvor det er muligt, og enkelte steder opstilles byrumsinventar, som eksempelvis bænke og skraldespande. Det foreslås ligeledes, at der anlægges heller til regulering af biltrafikken og støttepunkter for fodgængerne. Disse tiltag vil styrke trafiksikkerheden for både trafikanter i de tre kryds, som blandt andet benyttes af eleverne på Tagensbo Skole.

### *Scenarie 3. Vejtræer, trafikale forbedringer og tryghedsskabende belysning (14,3 mio. kr.)*

I scenarie 3 gennemføres plantning af vejtræer og trafikale forbedringer i tre kryds på Frederiksborgvej (scenarie 1 og 2) og tryghedsskabende belysning ved de tre kryds (Hovmestervej, Landsdommervej/Birkedommervej og Rentemestervej). Belysningen skal modvirke den høje utryghed, der opleves af områdets beboere, jf. Københavns Kommunes Tryghedsundersøgelse fra 2018, og fremhæve Frederiksborgvejs landskabelige stigning og arkitektoniske kvaliteter. Scenarie 3 vil bidrage til det største samlede løft til Frederiksborgvej, så vejen opleves grøn, med bedre trafiksikkerhed for fodgængere og cyklister, bedre forudsætninger for byliv og en lavere oplevet utryghed for områdets beboere.

**Tabel 1 – Konsekvenser for træer**

Antal træer i projektområdet før projekt	Antal træer fældes (forventet antal)	Alder	Antal efter projekt	Tilvækst	Art og størrelse
2	0	-	43	41	-

**Tabel 2 – Konsekvenser for bilparkeringspladser**

Antal pladser i projektområdet før projekt	Hvilken zone/uden for zone	Antal pladser, der nedlægges, anfør zone (forventet antal)	Belægningspct. før projekt (aktuel belægningsprocent)	Erstatnings-parkeringspladser der anlægges i projektet (forventet antal)
269	Uden for zone. 3 timers begrænsning	Uden for zone. Op til 17	31% kl. 22 i området fra Rentemestervej til Tuborgvej.	0

De tre scenarier forventes ikke at have konsekvenser for cykelparkeringspladser.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Projektet understøtter 2025-målsætningerne i *Fællesskab København* om, at 90 % af københavnere oplever, at det er nemt at komme rundt i byen, og 75 % af københavnere oplever København som en grøn by ved at plante træer og skabe bedre forhold for bløde trafikanter.

Derudover understøtter projektet målsætningen i *Politik for Udsatte Byområder* om, at andelen af utrygge beboere i de udsatte byområder er på niveau med resten af København i 2025 ved blandt andet at etablere tryghedsskabende belysning og bedre muligheder for ophold og byliv.

Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på op til 17,2 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

### **Økonomi**

Projektets scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,6 mio. kr. i perioden 2020-2021. Der skal som en konsekvens af scenarie 1 tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2022 og frem til vanding og beskæring af træer, renhold og ukrudtsbekæmpelse i plantebede.

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,8 mio. kr. i perioden 2020-2021. Der skal som en konsekvens af scenarie 2 tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. årligt fra 2022 og frem til øget og besværliggjort renhold i forbindelse med indsnævring og heller, øget vintertjeneste på heller samt drift og vedligeholdelse, inklusiv graffiti-bekæmpelse af byinventar ud over opgaver i scenarie 1.

Scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 14,3 mio. kr. i perioden 2020-2021. Der skal som en konsekvens af scenarie 3 tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. årligt fra 2022 og frem til drift og vedligeholdelse af øget belysning samt besværliggjort renhold ud over opgaverne i scenarie 2.

Estimatet af den afledte drift er baseret på erfaringspriser fra kommunens udbud af tilsvarende opgaver.

Når projektet konkretiseres, revurderes estimatet af den afledte drift. Hvis det oprindelige estimat er for højt, søges overskydende midler tilbageført til kommunekassen.

Projektet forventes ibrugtaget i december 2021.

Eksekvering af anlægsprojekter i 2020-2021 forudsætter, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år.

**Table 4 – Overview of desired activities on all management areas**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	Kategorisering af anlægsønsker	2020	2021	2022	2023	I alt
Scenarie 1: Anlæg	Anlæg	Øvrig	530	4.030			<b>4.560</b>
Scenarie 1: Vedligehold og afledt drift	Service				100	100	<b>200</b>
<b>Udgifter i alt – scenarie 1</b>			<b>530</b>	<b>4.030</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>4.760</b>
Scenarie 2: Anlæg	Anlæg	Øvrig	795	10.025			<b>10.820</b>
Scenarie 2: Vedligehold og afledt drift	Service				220	220	<b>440</b>
<b>Udgifter i alt – scenarie 2</b>			<b>795</b>	<b>10.025</b>	<b>220</b>	<b>220</b>	<b>11.260</b>
Scenarie 3: Anlæg	Anlæg	Øvrig	850	13.460			<b>14.310</b>
Scenarie 3: Vedligehold og afledt drift	Service				320	320	<b>640</b>
<b>Udgifter i alt – scenarie 3</b>			<b>850</b>	<b>13.460</b>	<b>320</b>	<b>320</b>	<b>14.950</b>

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

Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser (Anlægsanalyse 2016) gennem tiltagene:

Effektiviseringstiltag	Ja	Nej
Styrket koordinering (1,5 %)		x
Projektoptimering (1 %)	x	
Byggeweb (1,7 %),	x	
Digitalisering 3D (0,1 %)		x
Sourcingstrategi (0,3 % af første 40 mio. kr.)		x
Længere planlægningshorisont (2-4 %)		x
Skalering af anlægskrav (0,1 %)	x	

Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,8 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

### Risikovurdering

Anlægsprojektet vurderes at være relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 6 % til uforudsete udgifter.

Der er risiko for, at der på grund af ledninger i luften eller i jorden ikke kan plantes 41 træer på strækningen. Hvis dette ikke er muligt, vil forvaltningen under hensyntagen til træernes trivsel og projektets samlede udtryk arbejde for at plante så mange af de forventede 41 træer som muligt.

### Bevillingstekniske oplysninger

#### Scenarie 1: Vejtræer

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,6 mio. kr. i perioden 2020-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2021.

**Tabel 5a – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter for scenarie 1**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering	2000	530	320			<b>850</b>	850*
- Udførelse	2000		3.710			<b>3.710</b>	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>530</b>	<b>4.030</b>			<b>4.560</b>	<b>850*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift	1000			100	100	<b>200</b>	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>100</b>	<b>100</b>	<b>200</b>	

*Scenarie 2: Vejtræer, trafikale forbedringer og tryghedsskabende belysning*

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,8 mio. kr. i perioden 2020-2022. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2021.

**Tabel 5b – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter for scenarie 2**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering	2000	795	905			<b>1.700</b>	1.700*
- Udførelse	2000		9.120			<b>9.120</b>	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>795</b>	<b>10.025</b>			<b>10.820</b>	<b>1.700*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift	1000			220	220	<b>440</b>	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>220</b>	<b>220</b>	<b>440</b>	

*Scenarie 3: Vejtræer, trafikale forbedringer og tryghedsskabende belysning*

Scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 14,3 mio. kr. i perioden 2020-2022. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2021.

**Tabel 5c – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter for scenarie 3**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering	2000	850	1.270			<b>2.120</b>	2.120*
- Udførelse	2000		12.190			<b>12.190</b>	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>850</b>	<b>13.460</b>			<b>14.310</b>	<b>2.120*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift	1000			320	320	<b>640</b>	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>320</b>	<b>320</b>	<b>640</b>	

### Tabel 6a – Tidsangivelse for scenarie 1

Projektering af anlægsprojektet forventes igangsat i januar 2020. Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat juni 2021 og ibrugtaget december 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Februar 2021
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juni 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2021

### Tabel 6b – Tidsangivelse for scenarie 2

Projektering af anlægsprojektet forventes igangsat i januar 2020. Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat juni 2021 og ibrugtaget december 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Februar 2021
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juni 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2021

### Tabel 6c – Tidsangivelse for scenarie 3

Projektering af anlægsprojektet forventes igangsat i januar 2020. Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat juni 2021 og ibrugtaget december 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Februar 2021
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juni 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2021

## Øvrige tekniske oplysninger

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

## Bydel og adresse

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

## Bilag

Bilag 1. Kort over projektområdet

# TM8 Bilag 1: Frederiksborgvej - tryghed, bynatur og byliv





## TM55c Fra gråt til grønt

### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om ”fra gråt til grønt” som en mulig udvidelse af arealplan for grønne områder.

### Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen har på baggrund af budgetaftalen for 2019 udarbejdet en langsigtet arealplan for grønne områder med tilhørende budgetnotater for eksekverbare projekter til forhandlingerne om budget 2020. Arealplanen indeholder tre overordnede løsningsmuligheder: 1) nye grønne områder, 2) grønne forbindelser og adgang, 3) øget kvalitet af eksisterende grønne områder jf. budgetnotat TM55.

Som en mulig udvidelse af arealplanen kan de to forvaltninger frem mod budget 2021 belyse muligheder for at erstatte gråt med grønt og på denne måde bidrage til at sikre, at flere københavnere får nem adgang til natur og grønne åndehuller. Det vil sige forslag til at øge beplantningen med træer, buske eller anden vegetation i de offentlige byrum og byområder, som i dag i overvejende grad fremstår med fast belagte arealer i form af asfalt, fliser mv. Et eksempel herpå er den nyligt opførte trælund på Rådhuspladsen.

I udvælgelsen af forslag vil forvaltningerne vurdere, om der er synergi til andre anlægsprojekter.

### Forslag til aftaletekst

*Parterne ønsker, at alle københavnere har let adgang til attraktive grønne områder og byrum. Der er i dag områder i København, som trænger til mere natur og grønne åndehuller. Parterne er enige om, at Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen til budget 2021 fremlægger en arealplan for grønne områder, som indeholder forslag til at øge beplantningen i offentlige byrum, hvor der i dag er overvejende asfalt, fliser eller anden belægning på arealerne.*

### Økonomi

Forslaget har ingen økonomiske konsekvenser i Budget 2020.





## TM135 Intern håndtering af ophør og genberegning af takster i 2020



### Baggrund

Teknik- og Miljøforvaltningen har en udfordring på 12,8 mio. kr. årligt i 2020 og frem som følge af genberegningen og oprydningen i forvaltningens takster. Forvaltningen foreslår, at en del af udfordringen i 2020 håndteres inden for egen budgetramme gennem en omdisponering af et forventet mindreforbrug på grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag.

Forvaltningen kan håndtere udfordringen fra 2021 og frem gennem effektiviseringer, såfremt Teknik- og Miljøudvalget godkender de fremlagte effektiviserings- og investeringsforslag samt at der i budgetaftalen for 2020 afsættes midler til investeringsforslagene.

### Indhold

Ernst & Young (EY) gennemførte i efteråret 2018 en analyse af Teknik- og Miljøforvaltningens takster, gebyrer og priser, som Teknik- og Miljøudvalget den 28. januar 2019 tog til efterretning. Forvaltningen har på baggrund af anvisningerne i EY's takstanalyse og retningslinjer fra Intern Revision gennemført en genberegning og oprydning i taksterne. Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 19. august 2019 takstkataloget for 2020, hvor i alt 104 takster er udgået. Denne genberegning og oprydning i taksterne reducerer forvaltningens indtægter med 12,8 mio. kr. Forvaltningen har således en økonomisk udfordring på 12,8 mio. kr. årligt fra 2020 og frem.

Forvaltningen har afdækket mulighederne for at finansiere udfordringen inden for egen ramme. Der er imidlertid behov for at bygge bro mellem den tidligere økonomiske situation med et højt indtægtsniveau og den fremtidige økonomiske situation med faldende indtægter. Det medfører et behov for, at der i højere grad sker en skattefinansiering af tidligere takstfinansierede opgaver. Forvaltningen arbejder endvidere på at effektivisere sin drift for at sikre, at forvaltningen kan håndtere indtægtsudfordringerne inden for egen ramme. Forvaltningen har derfor fremlagt en række effektiviserings- og investeringsforslag til Budget 2020. Forvaltningen kan fra 2021 og frem håndtere udfordringen gennem disse effektiviserings- og investeringsforslag, som forvaltningen har udarbejdet på baggrund af EY's budgetanalyse af omkostningseffektiviteten på forvaltningen klassiske driftsområder samt administrations- og myndighedsområder. Dette forudsætter imidlertid, at Teknik- og Miljøudvalget godkender de fremlagte effektiviserings- og investeringsforslag den 16. september 2019 og 7. oktober 2019, ligesom der i budgetaftalen for 2020 skal afsættes midler til investeringsforslagene.

Forvaltningen har i 2020 behov at foretage en intern omdisponering for at håndtere udfordringen inden for egen ramme. Forvaltningen kan i 2020 håndtere 10,4 mio. kr. af udfordringen på 12,8 mio. kr. gennem et forventet mindreforbrug på grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag, der er afledte driftsbevillinger for de grundkapitalmidler, som Borgerrepræsentationen har bevilliget til opførelse af ungdomsboliger og kollegier. Forsinkelser af projekter har medført, at grundskyldstilskuddet og ungdomsboligbidraget er overført til Teknik- og Miljøudvalgets budgetramme tidligere, end projekterne er ibrugtaget og støtteudbetalingerne dermed kan gennemføres til ungdomsboligerne.

Den resterende del af udfordringen på 2,4 mio. kr. i 2020 foreslår forvaltningen håndteret gennem fem effektiviseringsforslag. Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 19. august 2019 tre af effektiviseringsforslagene, *Parkeringskontrol via scannerfunktion på cykler*, *Effektivisering af ressourceforbrug på HR ledelsesinformation* og *Udskiftning af håndterminaler til P-vagter*, som giver en effektivisering på 1,9 mio. kr. i 2020. De sidste to effektiviseringsforslag, *Bedre udnyttelse af arbejdstiden* og *Brug af TMF-lokationer til pauser for P-vagter* forelægges Teknik- og Miljøudvalget den 7. oktober 2019. Såfremt Teknik- og Miljøudvalget også godkender de to effektiviseringsforslag, vil de give en effektivisering på 1,1 mio. kr. i 2020, og den samlede effektivisering fra de fem effektiviseringsforslag vil dermed være på 3,0 mio. kr. i 2020. Forvaltningen foreslår, at denne effektivisering håndterer den resterende del af udfordringen på 2,4 mio. kr. som følge af genberegningen og oprydningen i forvaltningens takster.

Hvis Teknik- og Miljøudvalget ikke godkender de sidste to effektiviseringsforslag, er der en effektivisering på 1,9 mio. kr. i 2020 fra de tre allerede vedtagne effektiviseringsforslag. Forvaltningen foreslår i så fald, at de resterende 0,5 mio. kr. i 2020 håndteres gennem konkrete besparelser i sagen om udmøntningen af Teknik- og Miljøudvalgets budget for 2020, som forelægges Teknik- og Miljøudvalget i november 2019.

Forvaltningen kan fra 2021 og frem håndtere den årlige udfordring på 12,8 mio. kr., som følge af genberegningen og oprydningen i forvaltningens takster, gennem effektiviseringerne fra seks investeringsforslag, som fremlægges til forhandlingerne om Budget 2020. De seks investeringsforslag er *Mere effektiv tømning af affaldskurve*, *Effektivisering af opgaveløsningen på grøn pleje og renhold*, *Samling af IT-projektledelse*, *Samling af IT-drift og systemejerskab*, *Digital sagsbehandlingsassistent på byggesagsområdet* og *Nedlæggelse af eget gartneri*. Effektiviseringerne forudsætter imidlertid, at Teknik- og Miljøudvalget godkender de fremlagte effektiviserings- og investeringsforslag samt at der i budgetaftalen for 2020 afsættes midler til investeringsforslagene.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Formålet er at sikre, at Teknik- og Miljøforvaltningen har et budget i balance i 2020.

#### **Økonomi**

Omdisponering af mindreforbrug på grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag på 10,4 mio. kr. på bevillingen *Byfornyelse, ydelsesstøtte* til delvis håndtering i 2020 af udfordring på bevillingen *Ordinær drift* som følge af genberegning og oprydning i Teknik- og Miljøforvaltningens takster.

**Table 1 – Overview of desired activities in all management areas**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Mindreforbrug på grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag	Service	-10.400				<b>-10.400</b>
Delvis håndtering af udfordring som følge af genberegning og oprydning i takster	Service	10.400				<b>10.400</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>0</b>				<b>0</b>

### Bevillingstekniske oplysninger

Omdisponering af mindreforbrug på grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag på 10,4 mio. kr. på bevillingen *Byfornyelse, ydelsesstøtte* til delvis håndtering i 2020 af udfordring på bevillingen *Ordinær drift* som følge af genberegning og oprydning i Teknik- og Miljøforvaltningens takster.

**Table 2 – Serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
Mindreforbrug på grundskyldstilskud og ungdomsboligbidrag	1020	-10.400				<b>-10.400</b>
Delvis håndtering af udfordring som følge af genberegning og oprydning i takster	1000	10.400				<b>10.400</b>
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>0</b>				<b>0</b>

**Table 3 – Time indication**

Omdisponeringen indarbejdes i budgetaftalen og godkendes med Borgerrepræsentationens vedtagelse af Budget 2020 i oktober 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2019

### Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet.

### Bydel og adresse

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

### Earlier allocated funds

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

## TM35a Indtægtsudfordring som følge af ændret adfærd på parkeringsområdet



### Baggrund

De seneste år har det ikke været muligt at realisere indtægtsbudgettet på parkeringsområdet. Af nedenstående tabel fremgår mindreindtægter i de seneste tre år.

**Tabel 1 – Indtægtsbudget og realiseret indtægt 2016-2018. 1.000 kroner, løbende p/l**

	2016*	2017**	2018***
Indtægtsbudget (VB)	424.893	480.072	480.150
Realiseret indtægt	382.816	461.546	463.236
Difference	-42.077	-18.526	-16.914

\*Området for betalingsparkering blev i 2016 ekstraordinært tilført 15 mio. kr. til håndtering af indtægtsudfordringen. Dette beløb er ikke medregnet i tabellen

\*\* Området for betalingsparkering blev i 2017 ekstraordinært tilført 11,1 mio. kr. til håndtering af indtægtsudfordringen. Dette beløb er ikke medregnet i tabellen

\*\*\*Området for betalingsparkering blev i 2018 ekstraordinært tilført 28 mio. kr. til håndtering af indtægtsudfordringen. Dette beløb er ikke medregnet i tabellen

Teknik- og Miljøforvaltningen har derfor i samarbejde med Økonomiforvaltningen gennemført en indtægts- og aktivitetsanalyse med særligt fokus på området for betalingsparkering. Teknik- og Miljøforvaltningen har en samlet indtægtsudfordring på betalingsparkering på 14,3 mio. kr. årligt. Størstedelen af indtægtsudfordringen stammer fra adfærdsændringer hos parkanter. En omfattende gennemgang af parkeringsdata fra 2016-2018 har vist, at aktivitetsniveauet og -mønstret blandt parkanterne har ændret sig, og at dette er en væsentlig årsag til den manglende indtægtsrealisering på området. Adfærdsændringerne giver en samlet udfordring på 10,7 mio. kr. i 2020 og frem. Samtidig viser analysen et behov for ny budgetmodel på området.

### Indhold

Med Juniindstillingen til budget 2020 blev det besluttet, at Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen skulle udarbejde en analyse af indtægts- og aktivitetsniveauet for betalingsparkering i 2020 og frem.

Analysen har omfattet indtægter fra betalingsparkering, herunder timeparkering, beboerlicenser, periodekort og øvrige produkter solgt via Københavns Kommunes selvbetjeningsløsning. Analyser af parkeringsdata viser, at ændret adfærd blandt

parkanterne har medført en uoverensstemmelse mellem det faktiske aktivitetsmønster og de budgetmæssige forudsætninger for så vidt angår betalingsparkering. Eksempelvis er der flere, der parkerer om natten end antaget i budgetlægningen, mens færre parkerer i dagtimerne i grøn og rød zone. Der sælges samtidig langt færre periodekort end antaget i budgetlægningen i alle zonerne.

På baggrund af analysen forventer Teknik- og Miljøforvaltningen mindreindtægter på betalingsparkering på 10,7 mio. kr. i 2020 og frem relateret til adfærdsændringer.

Udover dette budgetnotat søges der i budgetnotat TM35b *Kompensation for indtægtstab som følge af nye nedlagte parkeringspladser* kompensation for besluttede nedlæggelser af p-pladser. Indtægtstab som følge af allerede gennemførte nedlæggelser af parkeringspladser er afspejlet i de data, der indgår som baggrund for dette budgetnotat.

#### *Ny budgetmodel for budgettering af indtægtsniveauet for betalingsparkering*

Teknik- og Miljøforvaltningen har i samarbejde med Økonomiforvaltningen gennemført en indtægts- og aktivitetsanalyse indenfor betalingsparkeringsområdet. Den gennemførte analyse viser et behov for at vedtage en ny budgetmodel for betalingsparkering. Det foreslås, at der sker en justering af den nuværende budgetmodel, således at indtægtsniveauet for betalingsparkering årligt fastlægges på baggrund af det realiserede aktivitetsniveau i det foregående regnskabsår. Justeringen af budgetmodellen vil i langt højere grad end i dag sikre, at budgetlægningen er realistisk, og baseret på den mest opdaterede viden om aktivitetsniveauet.

I dag fremskrives indtægtsbudgettet lineært fra år til år uden, at der tages hensyn til de realiserede aktivitets- og parkeringsmønstre. Teknik- og Miljøforvaltningen har i mange år ikke kunne realisere det fastsatte indtægtsniveau. I det enkelte år betyder det, at der i udgangspunktet skal findes kompenserende besparelser indenfor forvaltningens ramme. I de seneste budgetaftaler er der derfor afsat servicemåltal til Teknik- og Miljøudvalget, for at kunne håndtere indtægtsudfordringen.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Kompensationen og opdateringen af budgetmodellen skal sikre, at Teknik- og Miljøudvalget ikke skal gennemføre kompenserende besparelser på andre servicebevillinger for at kompensere for den manglende tilpasning af aktivitetsniveauet i budgetmodellen fra 2020 og frem.

Formålet med budgetønsket er at dække den forventede mindreindtægt på 10,7 mio. kr. i 2020 på den del af parkeringsområdet, der vedrører betalingsparkeringen. Formålet med den opdaterede budgetmodel er at få tilført en dynamik, der i højere grad sikrer, at fastsættelsen af indtægtsbudgettet fremover tager højde for de realiserede ændringer i aktivitetsmønstret.

#### **Økonomi**

Der er behov for at afsætte 10,7 mio. kr. i 2020 og frem i samlet servicemåltal, samt finansiering på 3,2 mio. kr. i 2020 og frem til nedsættelse af indtægtsbudgettet som følge af ændret adfærd på parkeringsområdet.

Reglerne for statens modregning af kommunes parkeringsindtægter er ændret pr. 1. januar 2019. Ændringerne betyder, at mer-/mindre indtægter fremover, vil have en finansiel betydning på 30 pct. Mindreindtægten vil som hidtil påvirke servicemåltallet med 100 pct.

**Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
<b>Specifik udfordring:</b> Indtægtsudfordring sfa. adfærdsændring på betalingsparkering	Service	10.721	10.721	10.721	10.721	42.884
<b> Servicemåltal i alt</b>		<b>10.721</b>	<b>10.721</b>	<b>10.721</b>	<b>10.721</b>	<b>42.884</b>

### Bevillingstekniske oplysninger

Der er behov for at afsætte 10,7 mio. kr. i 2020 og frem i samlet servicemåltal, samt finansiering på 3,2 mio. kr. i 2020 og frem til nedsættelse af indtægtsbudgettet som følge af ændret adfærd på parkeringsområdet.

Reglerne for statens modregning af kommunes parkeringsindtægter er ændret pr. 1. januar 2019. Ændringerne betyder, at mer-/mindre indtægter fremover, vil have en finansiel betydning på 30 pct. Mindreindtægten vil som hidtil påvirke servicemåltallet med 100 pct.

**Tabel 3 – Serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Servicemåltalseffekt</i>						
<b>Specifik udfordring</b>						
- Indtægtsudfordring sfa. adfærdsændring på betalingsparkering	1010	10.721	10.721	10.721	10.721	<b>42.884</b>
- Finansieringsudfordring	1010	3.216	3.216	3.216	3.216	<b>12.865</b>

### Øvrige tekniske oplysninger

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

### Bydel og adresse

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

### Tidligere afsatte midler

Der blev i Overførselssagen 2016-2017 afsat 21,1 mio. kr. i 2017 til håndtering af mindreindtægter for betalingsparkering som følge af en række nedlæggelser af parkeringspladser samt for beslutning om ikke at indføre betalingsparkering i den Hvide Kødby. Ved Budgetaftalen for 2019 blev der afsat 6,7 mio. kr. i 2019 og 6,5 mio. kr. i 2020, hvoraf 2,0 mio. kr. i 2019 og 1,8 mio. kr. i 2020 skulle håndtere udbetaling af rabat til Arriva. De resterende 4,7 mio. kr. i 2019 og 2020 blev afsat til håndtering af mindreindtægter på betalingsparkering.

(1.000 kr., løbende p/l)	2016	2017	2018	2019	2020
Overførselssagen 2016-17		21.100			
Budgetaftale 2019				6.700	6.500
<b>Afsatte midler i alt</b>		<b>21.100</b>		<b>6.700</b>	<b>6.500</b>



## TM86 Bæredygtighedsværktøj til lokalplaner



### Baggrund

I forlængelse af Teknik- og Miljøudvalgets behandling den 17. juni 2019 af indstilling om bæredygtighed i lokalplaner, hvor det blev besluttet at indarbejde afsnit om bæredygtighed i samarbejdsaftale med bygherre om lokalplanproces og indstillinger om lokalplaner, er der bestilt et budgetnotat om at udarbejde et bæredygtighedsværktøj til lokalplaner.

### Indhold

Et bæredygtighedsværktøj kan i lokalplanprocessen være med til at tydeliggøre og forvalte Københavns Kommunes planer, politikker og strategier for både miljømæssig, social og økonomisk bæredygtighed. Værktøjet skal integreres som en værktøjskasse, der anvendes i lokalplansprocessen. Et værktøj har potentiale til at nå til integrerede løsninger gennem systematiseret og ensartet dialog, som bygherre frivilligt kan tage initiativ til, eksempelvis frivillig etablering af og tilslutning til særlige energikilder, fremme af særlige drivmidler, lavenergiklasse til bygninger, miljøcertificering af byområder eller miljømærkning af materialer. Et værktøj kan tydeliggøre lokalplanprojektets helhedsorienterede og tværfaglige forhold til kommunens planer, politikker og strategier, hvor bæredygtighed indgår.

Et bæredygtighedsværktøj giver ikke Teknik- og Miljøforvaltningen hjemmel til at stille flere krav til bæredygtighed i lokalplaner, men kan udelukkende indgå som et dialogværktøj i lokalplanprocessen.

Driften af værktøjet kan skaleres, så værktøjet kun anvendes på større sager med en byggeret over en kvadratmetergrænse på eksempelvis 50.000 m<sup>2</sup>, eller fortrinsvist på komplekse lokalplaner.

#### *Bæredygtighedsværktøj til lokalplaner (1,6 mio.kr.)*

For at udvikle og anvende et robust bæredygtighedsværktøj til lokalplaner skal der afsættes midler til udvikling, implementering/kompetenceudvikling og drift.

Udviklingen af værktøjet kan bygge på hensyn fra det tidligere bæredygtighedsværktøj fra 2009, som skal opdateres, så det matcher forenklingen af lokalplanprocessen og de vedtagne planer, politikker og strategier. Lokalplanerne er siden udviklingen af værktøjet blevet forenklet, så de kun indeholder bestemmelser, som planloven giver hjemmel til at regulere. På grund af forenklingen og øget tidspres i lokalplansagerne er værktøjet blevet udfaset. Implementeringen kan foregå, så værktøjet bliver integreret som en værktøjskasse, der er en del af lokalplanprocessen. Planlæggerne skal have kompetenceudvikling for at anvende værktøjet og kunne prioritere vigtige hensyn. Driften af værktøjet foregår ved at anvende det i lokalplanerne og ved at holde det opdateret til de senest vedtagne planer, politikker og strategier.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Et bæredygtighedsværktøj kan støtte dialogen om frivillig etablering af infrastruktur til grønne transportformer, herunder etablering af elladestandere, parkeringspladser til delebiler og strategisk placering af cykelparkeringspladser, som er initiativer i *KBH 2025 Klimaplanen Roadmap 2017-2020*.

Et bæredygtighedsværktøj kan støtte dialogen om at igangsætte frivillige initiativer, der lever op til målene i arkitekturpolitikken i lokalplanprocessen.

Resultatet af brugen af bæredygtighedsværktøjet afhænger af bygherrers, grundejeres og ejendomsudvikleres vilje til at igangsætte frivillige initiativer.

I lokalplanarbejdet formidles Københavns Kommunes politikker og strategier. Udarbejdelsen af lokalplanerne sker i en proces, hvor idéer og intentioner om blandt andet bæredygtighed bliver integreret i det samlede projekt for et byområde. Des tidligere disse intentioner bliver integreret, des større er sandsynligheden for, at disse intentioner indarbejdes i det færdige projekt. Ved eksempelvis at placere byggefeltet hensigtsmæssigt i forhold til solindfald og dagslys, kan energiforbruget nedsættes betragteligt. Hertil kommer tidlig integration af smarte systemer, klimatilpasning, sikring af fleksibilitet, forskellige beboersammensætninger og prioritering af grøn transport i området, som har større effekt, des tidligere det bliver integreret.

#### **Økonomi**

Projektet har estimerede driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2020-2021 til udvikling af værktøjet samt implementering og kompetenceudvikling. Der skal som en konsekvens af udviklingsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i februar 2020.

Budgetønsket er baseret på, at der bruges 10 timer pr. sag i gennemsnit, og at der i gennemsnit sagsbehandles 60 lokalplaner årligt. Hvis der ikke afsættes midler til implementering og drift af værktøjet, vil det føre til øget tidspres i lokalplanprocessen og dermed øget risiko for overskridelse af servicemål.



**Table 1 – Overview of desired activities in all management areas**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Udvikling af værktøj	Service	300				<b>300</b>
Implementering og kompetenceudvikling	Service	100				<b>100</b>
Drift af værktøjet – løn til medarbejder	Service	200	400	400	400	<b>1.400</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>600</b>	<b>400</b>	<b>400</b>	<b>400</b>	<b>1.800</b>

**Koordinering og synergi med andre projekter**

Der kan opnås synergi mellem projekt om genanvendelse af byggematerialer (CIRCuiT) og udarbejdelse af et bæredygtighedsværktøj. En del af CIRCuiT går ud på at tilvejebringe viden om, hvordan bygninger kan bygges, så byggematerialerne kan skilles ad uden nævneværdig forringelse af værdien af materialerne. Genanvendelse af byggematerialer er et blandt flere hensyn, som kan indarbejdes i et nyt bæredygtighedsværktøj.

Miljø i Byggeri og Anlæg (MBA) er et kravkatalog med miljøkrav, som kun kan stilles til kommunens egne og støttede byggerier. Der kan blandt andet stilles krav til bygningernes energiforbrug og energioptimering i renoveringer, miljømærkning og kortlægning af materialer til genbrug. Et bæredygtighedsværktøj har potentiale til at afklare frivillige tiltag, som kan indarbejdes i projektet med inspiration fra kravkataloget i MBA'en.

**Bevillingstekniske oplysninger**

Projektet har estimerede udviklingsudgifter på i alt 0,4 mio. kr. i perioden 2020-2021. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i februar 2020.

**Table 2 – serviceudgifter og afledte serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
Udvikling af værktøj	1000	300				<b>300</b>
Implementering og kompetenceudvikling	1000	100				<b>100</b>
Drift af værktøjet – løn til medarbejder	1000	200	400	400	<b>400</b>	<b>1.400</b>
<b>Udgifter i alt</b>	<b>1000</b>	<b>600</b>	<b>400</b>	<b>400</b>	<b>400</b>	<b>1.800</b>

**Table 3 – Tidsangivelse**

Udviklingsprojektet forventes ibrugtaget februar 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Februar 2020

**Øvrige tekniske oplysninger**

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

**Bydel og adresse**

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

### **Tidligere afsatte midler**

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.

### **Henvisninger**

Medlemsforslag stillet af Alternativet, Teknik- og Miljøudvalget d. 4. marts 2019

<https://www.kk.dk/indhold/teknik-og-miljoudvalgets-modemateriale/04032019/edoc-agenda/5724b905-a523-4c80-9dab-fd7e3b7befac/c25f2430-00de-446d-874b-d59776833f1b>

Indstilling om bæredygtighed i lokalplaner, Teknik- og Miljøudvalget d. 17. juni 2019

<https://www.kk.dk/indhold/teknik-og-miljoudvalgets-modemateriale/17062019/edoc-agenda/2e501c4f-44e6-4c23-9dfb-9ab8525390ae/0bc7e9df-d8cb-4f19-80ca-de807dae6d73>



## TM41 Reduktion af biltrafikken i Indre By og brokvartererne



### Baggrund

Budgetnotatet er bestilt af Borgerrepræsentationen den 31. januar 2019, hvor medlemsforslag om reduktion af biltrafikken i Indre By blev vedtaget. Med udgangspunkt i medlemsforslaget, og en beskrivelse af baggrund, udfordringer og muligheder for reduktion af biltrafik, har Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget henholdsvis den 3. juni og 11. juni 2019 godkendt, at forslag om reduktion af biltrafik i Indre By og brokvartererne kan indgå i forhandlingerne om Budget 2020.

### Indhold

Befolkningen i Københavns Kommune er vokset med mere end 20 % de sidste ti år og forventes at stige med ca. 90.000 frem mod 2030. I takt med, at der bliver flere københavnere, og der kommer flere arbejdspladser i byen, vokser presset på både veje, cykelstier og i den kollektive trafik med reduceret fremkommelighed til følge. Samtidig er bilejerskabet stigende, hvilket øger presset på parkeringspladserne i byen.

Cityringens åbning er en god anledning til at belyse, hvordan metroen kan udnyttes maksimalt og biltrafikken reduceres i de centrale bydele, så de trafikale målsætninger i både kommuneplan og klimaplan kan nås. Da virkemidlerne til reduktion af biltrafik er mange og har forskellige effekter, foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen at sammensætte virkemidler i tre scenarier, hvis effekt skal belyses med analyserne. Scenariernes indsatspakker udgør forskellige niveauer af både økonomi og effekt i forhold til reduktion af biltrafik og dermed også CO<sub>2</sub>-udslip. Scenarie 1 er et minimumscenarie, scenarie 2 bygger ovenpå scenarie 1, og scenarie 3 bygger ovenpå scenarie 2. Scenarie 3 giver således det bredeste fundament for senere at kunne træffe en politisk beslutning om eventuel indsats til reduktion af biltrafik i Indre By og brokvartererne, da der er analyseret på den samlede pakke af virkemidler. Scenarie 1 er derimod begrænset til et minimum af virkemidler, og analyserne giver dermed et smallere fundament for den politiske beslutning. Principperne bag scenarieopbygningen fremgår af tabel 1.

**Tabel 1 – Opbygning af de tre scenarier**

	<b>Scenarie 1 Minimum</b>	<b>Scenarie 2 Mellem</b>	<b>Scenarie 3 Maksimum</b>
Kortlægning af eksisterende viden fra Københavns Kommune og andre byer	x	x	x
Relevante indsatser med udgangspunkt i allerede igangsatte analyser samt mindre trafikregulerende tiltag i brokvartererne og omkring stationerne på Cityringen.	x	x	x
Justering af vejnetsplan i Kommuneplan 2019	(x)	x	x
Indsatser til at gøre det mindre attraktivt at køre igennem i udvalgte områder af Indre By og brokvartererne.		x	x
Indsatser der påvirker incitamentsstruktur til regulering af biltrafikken. Fx via differentierede parkeringstakster, højere beboerlicens, reduktion i udbuddet af parkeringspladser, omprioritering af kørebaner til andre transportformer eller andre formål, inddeling af byen i zoner, hvor biltrafikken reduceres, og forbedring af bilernes fremkommelighed rundt om byen			x

Analyserne i alle tre scenarier omfatter følgende delopgaver, som stiger i omfang og ressourceforbrug i takt med, at kompleksiteten stiger fra scenarie 1 over scenarie 2 og til scenarie 3:

1. Kortlægning af eksisterende viden på tværs af igangværende og afsluttede analyser samt erfaringer fra udenlandske projekter til reduktion af biltrafik.
2. På baggrund af kortlægningen og scenariernes ambitionsniveau sammensættes mulige virkemidler i en indsatspakke for de respektive scenarier.
3. Analyser af effekterne af indsatserne i scenarierne i forhold til overflytning af biltrafik til gang, cykel- og kollektiv trafik, kapacitet i Cityringen og den øvrige metro, CO<sub>2</sub>-udslip, luftforurening og anlægsøkonomi, herunder relevante trafikberegninger. Dertil kommer en vurdering af effekt i forhold til detailhandel og mere bløde værdier som byliv, herlighedsværdi og lignende.
4. På baggrund af analyserne, og med udgangspunkt i de respektive scenarier, udarbejdes et beslutningsoplæg om reduktion af biltrafik i Indre By og brokvartererne.

Da budgetnotatet alene omfatter midler til analysearbejde, herunder finansiering af ekstern rådgivning, har de tre scenarier ikke konsekvenser for træer, bilparkering, cykelparkering og tilgængelighed. Det interne ressourcetræk i forbindelse med analysearbejdet afholdes inden for Teknik- og Miljøforvaltningens og Økonomiforvaltningens egen ramme.

#### *Scenarie 1. Minimumscenarie (0,5 mio. kr. i service)*

I dette scenarie sammensættes virkemidler i en indsatspakke med udgangspunkt i relevante, mindre initiativer til reduktion af biltrafik på baggrund af allerede igangsatte analyser/processer og erfaringsindsamling. Disse kan suppleres med mindre trafikregulerende tiltag i brokvartererne, som hastighedsdæmpning, ændret signalprioritering med videre. Desuden suppleres med forbedrede adgangsforhold og andre tiltag, der kan understøtte brugen af Cityringen. Midlerne går alene til rådgiverydelser i forbindelse med analyserne af indsatspakke 1.

#### *Scenarie 2. Mellemscenarie (0,7 mio. kr.)*

Indsatspakken i scenarie 1 suppleres med initiativer til at gøre det mindre attraktivt at køre gennem udvalgte områder af Indre By og brokvartererne. Det kan eksempelvis ske via hastighedsdæmpning, omprioritering af vejareal og ensretninger. Dette vil kunne

kombineres med lokale trafik- og byrumsplaner for hver bydel. Midlerne går alene til rådgiverydelser i forbindelse med analyserne af indsatspakke 2.

Scenarie 2 kan suppleres med udarbejdelse af lokale trafik- og byrumsplaner for de berørte brokvarterer. Disse vil kunne udarbejdes sideløbende med analyserne, eller når der er truffet politisk beslutning om evt. videre proces. Udarbejdelse af lokale trafik- og byrumsplaner vil kræve, at der afsættes tid og ressourcer til at facilitere en lokal dialog i bydelene sammen med de respektive lokaludvalg. Det mulige tilkøb vurderes af Teknik- og Miljøforvaltningen at beløbe sig til 0,4 mio. kr.

### *Scenarie 3. Maksimumscenarie (0,9 mio. kr.)*

Ud over initiativer i scenarie 1 og scenarie 2, inddrages incitamentsstruktur til regulering af biltrafikken i scenarie 3. Eksempelvis kan det ske via differentierede parkeringstakster, højere beboerlicens, reduktion i udbuddet af parkeringspladser, omprioritering af kørebaner til andre transportformer eller andre formål, inddeling af byen i zoner, hvor biltrafikken reduceres, og forbedring af bilernes fremkommelighed rundt om byen. Midlerne går alene til rådgiverydelser i forbindelse med analyserne.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Det er fortsat en udfordring at nå den trafikale målsætning i *Kommuneplan 2015* om, at højst en tredjedel af de kørende ture skal ske med bil, og mindst en tredjedel henholdsvis med kollektiv trafik og cykel, idet biltrafikken i 2018 udgør 40 % af alle kørende ture. Det samme gør sig gældende i forhold til målsætningen i *KBH 2025 Klimaplanen* om, at maksimalt 25 % af alle ture skal foregå i bil i 2025, idet biltrafikken i 2018 udgør 32 % af alle ture. Scenarierne spiller i stigende grad fra scenarie 1 til 3 ind i forhold til at nå målsætningerne i både kommuneplan og klimaplan.

### **Økonomi**

Scenarie 1 har estimerede driftsudgifter på i 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,4 mio. kr. i 2020.

Scenarie 2 har estimerede driftsudgifter på i 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,5 mio. kr. i 2020.

Scenarie 3 har estimerede driftsudgifter på i 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,7 mio. kr. i 2020.

Analyserne forventes afsluttet i april 2020 for scenarie 1, maj 2020 for scenarie 2 og juni 2020 for scenarie 3.

**Table 2 – Overview of desired activities in all management areas**

<b>Activities in the proposal</b> <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	<b>Management area</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>Total</b>
<i>Scenario 1, minimum scenario</i>						
Kortlægning af eksisterende viden, sammensætning af virkemidler og analyser af effekt (ekstern rådgivning)	Service	120	350			<b>470</b>
<b>Udgifter scenario 1, i alt</b>		<b>120</b>	<b>350</b>			<b>470</b>
<i>Scenario 2, mellemscenario</i>						
Kortlægning af eksisterende viden, sammensætning af virkemidler og analyser af effekt (ekstern rådgivning)	Service	120	540			<b>660</b>
<b>Udgifter scenario 2, i alt</b>		<b>120</b>	<b>540</b>			<b>660</b>
<i>Scenario 3, maksimumscenario</i>						
Kortlægning af eksisterende viden, sammensætning af virkemidler og analyser af effekt (ekstern rådgivning)	Service	120	740			<b>860</b>
<b>Udgifter scenario 3, i alt</b>		<b>120</b>	<b>740</b>			<b>860</b>

**Koordinering og/eller synergi med genopretningsprojekter og andre projekter**

Alle tre scenarier kræver tæt koordinering med de igangværende analyser og projekter som beskrevet i indstilling og bilag vedrørende medlemsforslag om reduktion af biltrafik i Indre By og brokvartererne, som blev behandlet på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 3. juni 2019 og Økonomiudvalgets møde den 11. juni 2019. Herunder analyserne vedrørende mindre trafik i middelalderbyen og analyser i forbindelse med Østlig Ringvej og københavnersporet til Lynetteholmen. Derudover vil alle tre scenarier kunne give input til, eller endda indarbejdes i, det kommende road map for *KBH2025 Klimaplanen*.

**Risikovurdering**

Den overordnede risikovurdering er, at projektet er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter. Tidsplanen for især scenario 2 og 3 er stramme, men analyserne vil kunne skaleres i forhold til den tid, der er til rådighed. Det kan være en udfordring, at analyserne skal bygge videre på andre analyser. Forsinkes disse, vil det påvirke tidsplanen for analyserne beskrevet i dette budgetnotat. Skal resultaterne indarbejdes i et kommende road map for klimaplanen, vil tidsplanen blive endnu mere stram, da road mappet skal politisk behandles medio 2020.

**Bevillingstekniske oplysninger**

Scenario 1 har estimerede driftsudgifter på i 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,4 mio. kr. i 2020.

Scenario 2 har estimerede driftsudgifter på i 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,5 mio. kr. i 2020.

Scenario 3 har estimerede driftsudgifter på i 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,7 mio. kr. i 2020.

Analyserne forventes afsluttet i april 2020 for scenario 1, maj 2020 for scenario 2 og juni 2020 for scenario 3.

**Tabel 3 – Serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2019	2020	2021	2022	I alt
<i>Serviceudgifter scenarie 1</i>						
Kortlægning af eksisterende viden, sammensætning af virkemidler og analyser af effekt	1000	120	350			<b>470</b>
<b>Serviceudgifter scenarie 1, i alt</b>		<b>120</b>	<b>350</b>			<b>470</b>
<i>Serviceudgifter scenarie 2</i>						
Kortlægning af eksisterende viden, sammensætning af virkemidler og analyser af effekt	1000	120	540			<b>660</b>
<b>Serviceudgifter scenarie 2, i alt</b>		<b>120</b>	<b>540</b>			<b>660</b>
<i>Serviceudgifter scenarie 3</i>						
Kortlægning af eksisterende viden, sammensætning af virkemidler og analyser af effekt	1000	120	740			<b>860</b>
<b>Serviceudgifter scenarie 3, i alt</b>		<b>120</b>	<b>740</b>			<b>860</b>

**Tabel 4 – Tidsangivelse**

Analyserne forventes afsluttet i april 2020 for scenarie 1, i maj 2020 for scenarie 2 og i juni 2020 for scenarie 3.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt, scenarie 1	April 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt, scenarie 2	Maj 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt, scenarie 3	Juni 2020

### Øvrige tekniske oplysninger

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

### Bydel og adresse

Scenarie 1 vil primært påvirke Indre By og brokvartererne, mens scenarie 2 og 3 vil påvirke hele byen i større eller mindre grad.

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

### Tidligere afsatte midler

Som medfinansiering af forundersøgelsen af Østlig Ringvej besluttede Økonomiudvalget den 31. maj 2016 at afsætte 6 mio. kr. (fordelt med 2 mio. kr. for hvert af årene 2016, 2017 og 2018) finansieret inden for egen ramme ved omprioritering fra andre projekter. I denne forundersøgelse indgår udarbejdelsen af en trafiksaneringsplan for blandt andet Indre By. Derudover er der i forbindelse med analyser af og dialogproces for mindre biltrafik i Middalderbyen afsat 1,9 mio. kr. i Budget 2018. Endelig er der i Overførselssagen 2018-

2019 afsat i alt 3 mio. kr. til fem relevante analyser i københavnersporet til Lynetteholmen, blandt andet vedrørende road pricing og bilfri eller delvis bilfri Lynetteholm.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>		
Budgetaftale 2018			1.100	800			
Overførselssagen 2018-19				3.000			
<b>Afsatte midler i alt</b>			<b>1.100</b>	<b>3.800</b>			

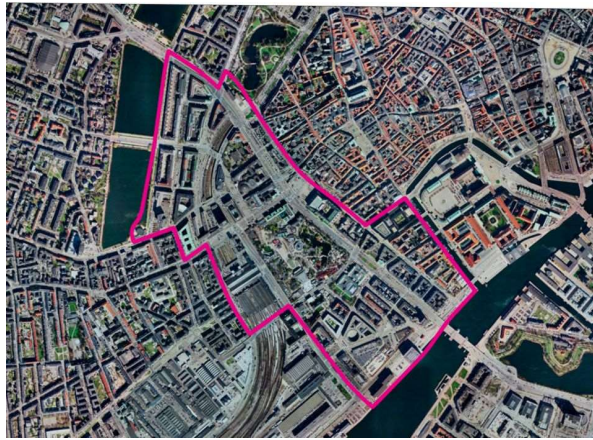
### **Henvisninger**

Indstilling vedrørende reduktion af biltrafik i Indre By og brokvartererne samt beslutningsreferat fra Teknik- og Miljøudvalgets møde 3. juni 2019 og Økonomiudvalgets møde 11. juni 2019:

<https://www.kk.dk/indhold/okonomiudvalgets-modemateriale/11062019/edoc-agenda/a6fa0552-625b-40d3-a38a-489c5be0626f/e20cba8b-bbbd-4dc0-98b4-ea1da827c66a>



## TM131 Analyse af trafikafvikling i metropolzonen



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om en samlet analyse af trafikafviklingen i metropolzonen og området omkring Rådhuspladsen. Baggrunden for bestillingen er en række større projekter, der er på tegnebrættet i metropolzonen og som vil have større eller mindre konsekvenser for den trafikale afvikling i området for kollektive passagerer, fodgængere, cyklister og biler.

### Indhold

Der er flere store projekter på tegnebrættet i Metropolzonen. Fælles for dem er, at de hver især har større eller mindre indflydelse på den trafikale afvikling i området. Med dette budgetnotat skitseres en analyse af, hvordan trafikken kan afvikles ved realisering af et eller flere af de større projekter i metropolzonen. Det drejer sig blandt andet om overdækning af banegraven ved Vesterport, hvor Hammerichsgade ønskes lukket for gennemkørende trafik, etablering af et grønt strøg på Vesterbro Passage, permanent lukning af biltrafik på del af Vester Voldgade mellem Vestergade og Regnbuepladsen, reduktion af biltrafik i middelalderbyen samt trafiksanering af gennemkørende trafik i forbindelse med Østlig Ringvej.

Første skridt i den trafikale analyse er at fastlægge, hvilke byplansforudsætninger og hvilket beregningsår, der skal være udgangspunkt for analysen. Teknik- og Miljøforvaltningen skal beslutte hvilket år og hvilken modelteknisk fremskrivning af trafik og byudvikling, der skal indgå i beregningerne af de trafikale forudsætninger. Da projekterne i denne analyse ikke er endeligt besluttede, vil det være op til forvaltningen at vælge det mest sandsynlige og retvisende beregningsudgangspunkt. Herefter skal det vurderes, hvilke influerende projekter, der skal indgå i beregningerne. Det vil sige, hvor forventer forvaltningen, at der er udviklet på byggegrunde i byen og er der gennemført større trafikale projekter osv. Dette arbejde er Teknik- og Miljøforvaltningen ansvarlig for i samarbejde med Økonomiforvaltningen.

Teknik- og Miljøforvaltningen tager i videst muligt omfang udgangspunkt i eksisterende viden blandt andet fra analyser af trafikken i middelalderbyen og bygger videre på trafiksaneringsplaner udarbejdet i forbindelse med Østlig Ringvej-arbejdet. Den trafikale analyse skal se samlet på fremkommelighed herunder adressere hvordan flest mennesker

kommer igennem metropolzonen. Det skal i den forbindelse belyses, hvilke konsekvenser projekterne vil have for biler, fodgængere, cyklister og kollektive passagerer.

Opgaven kan skaleres afhængigt af, hvor høj detaljeringsgrad der ønskes samt i hvor høj grad, der ønskes konkrete løsningsmodeller for fremtidens trafikafvikling i metropolzonen. Der arbejdes således med to mulige scenarier, hvor scenarie 1 er en hurtig og mere overordnet analyse af konsekvenser inkl. faglig vurdering af greb til forbedring af trafikken, og scenarie 2 er en mere dybdegående og detaljeret løsning, hvor mulige løsninger kan konkretiseres og testes med mere detaljerede trafikmodelberegninger. De nærmere forudsætninger er beskrevet i scenarierne nedenfor.

Flere af de største buslinjer kan blive påvirket af projekterne. Derfor undersøges effekten på busserne nøje med inddragelse af Økonomiforvaltningen og Movia. For begge analyser vurderes i øvrigt muligheder for understøttende trafikale indsatser eksempelvis omlægning af trafik og busruter, ligesom at der anvendes et bredt perspektiv på fremkommelighedsindsatser for bil, cykel, gang og kollektiv trafik. Eventuelt overflytningspotentialer fra bil til cykel, kollektiv transport og gang i metropolzonen kortlægges for at understøtte de trafikale målsætninger i Københavns Kommune og en mere effektiv trafikafvikling i metropolzonen.

Analysen skal give et samlet trafikalt grundlag for trafikafviklingen i metropolzonen, hvis et eller flere af projekterne prioriteres til udførelse frem mod en eventuel etablering af Østlig Ringvej.

Nedenstående scenarier er gensidigt udelukkende.

#### *Scenarie 1: Trafikanalyse og faglig vurdering - hurtig løsning*

Dette scenarie kan give det hurtige overordnede overblik over de trafikale problemstillinger og konsekvenser ved realisering. Analysen forventes at kunne forelægges Teknik- og Miljøudvalget medio 2020. Der anvendes udelukkende OTM som analyseværktøj (OTM står for Ørestads Trafikmodel og er den trafikmodel, der i dag anvendes til de fleste overordnede analyser af den trafikale udvikling i København). Der forventes opstillet og regnet på tre grundlæggende trafikale situationer.

- Trafikal situation 1: Vesterport banegrav – Lukning af Hammerichsgade
- Trafikal situation 2: Tivoli-projektet – Lukning af Vesterbro Passage
- Trafikal situation 3: Vesterport Banegrav, Tivoliprojektet, lukning af del af Vestervoldgade og begrænsning af trafikken i Middelalderbyen.
- Trafikal situation 3+: Følsomhedsberegning trafikal situation 3 i 2035 med foreslåede trafiksaneringer indre by og realisering af Østlig Ringvej

Trafikanalysen ved valg af scenarie 1 vil give svar på de overordnede ændringer af trafikken ved de tre opstillede trafikale situationer. Beregninger af de tre trafikale situationer i OTM vurderes at give det bedste billede af, hvordan trafikstrømmene for biltrafikken ændrer sig, hvilke ændringer der kan forventes i den enkeltes transportmiddelvalg i forhold til at benytte bil, cykel eller kollektiv trafik. Når der ikke regnes på samtlige kombinationsmuligheder, er det fordi udsvingene vurderes i OTM-trafikberegninger, at det grundlæggende ikke vil ændre på de trafikale forudsætninger. OTM-trafikmodelberegninger belyser kun overordnet, hvordan trafikken påvirkes mere detaljeret i myldretiderne, hvor bliver der mere trængsel, hvor lange bilkøer kan forventes med videre.

Som del af OTM-trafikberegninger skal der efterfølgende være en efterbehandling, der inkluderer en vurdering af, hvilke trafikale konsekvenser realisering af projekterne vil have i spidsbelastningsperioderne, og komme med bud på, hvilke tiltag der kan iværksættes for at håndtere disse problemstillinger.

### *Scenarie 2: Dybdegående trafikanalyse*

Dette scenarie 2 vil give et mere detaljeret overblik over de trafikale problemstillinger. Analysen forventes at kunne forelægges Teknik- og Miljøudvalget primo 2021. Ved scenarie 2 anvendes både OTM til belysning af de overordnede trafikale konsekvenser, men analysen udbygges med en mesomodel. Mesomodellen simulerer trafikken på et mere detaljeret niveau end OTM og kan blandt andet bedre illustrere effekter i spidsbelastningsperioder og effekterne i de enkelte kryds i metropolzonen. Med mesomodellen er det dermed muligt at specificere præcis hvor og hvilke initiativer, der kan gennemføres for at optimeres det trafikale flow. Mesomodellen bliver anvendt i forbindelse med trafikanalysen for *Københavnersporet*. Det vil derfor være relativt enkelt at udbygge modellen til denne trafikanalyse af metropolzonen.

I scenarie 2 regnes på samme trafikale situationer som i scenarie 1

- Trafikal situation 1: Vesterport banegrav – Lukning af Hammerichsgade
- Trafikal situation 2: Tivoli-projektet – Lukning af Vesterbro Passage
- Trafikal situation 3: Vesterport Banegrav, Tivoliprojektet, lukning af del af Vestervoldgade og begrænsning af trafikken i Middelalderbyen.

Herudover regnes der i scenarie 2 på følgende fremtidige scenarier ved en eventuel realisering af Østlig Ringvej:

- Trafikal situation 4: Foreslåede trafiksaneringer indre by og realisering af Østlig Ringvej
- Trafikal situation 5: Vesterport Banegrav, Tivoliprojektet, lukning af del af Vestervoldgade, begrænsning af trafikken i Middelalderbyen og realisering af Østlig Ringvej
- Trafikal situation 6: Vesterport Banegrav, Tivoliprojektet, lukning af del af Vestervoldgade, begrænsning af trafikken i Middelalderbyen, foreslåede trafiksaneringer i Indre by og realisering af Østlig Ringvej.

Trafikanalysen ved scenarie 2 kan derfor give præcise svar på trafikafviklingen i metropolzonen ved realisering af et eller flere af de forskellige projekter, og hvilken effekt en realisering af Østlig Ringvej vil medføre.

Trafikanalysen vil opstille de forskellige projekter ud fra en mulig tidsrækkefølge, så analysen giver et dynamisk trafikalt billede af de trafikale konsekvenser hen over tid, frem mod en eventuel realisering af Østlig Ringvej i 2035, og hvilket trafikalt billede der efterfølgende vil være i metropolzonen.

Trafikanalysen ved scenarie 2 skal ligeledes opstille mulige løsningsmuligheder, der kan sikre den samlede mobilitet i metropolzonen. Ved anvendelse af mesomodellen vil det være muligt at afprøve de løsningsmuligheder, der medfører ændringer på vejnettet og ændringer i signalanlæggene.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Analyserne vil bidrage til at understøtte visionerne i Kommuneplan 2015 om at skabe en by med god fremkommelighed til gavn for vækst og velfærd.

## Økonomi

### Scenarie 1:

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 0,7 mio. kr. og gennemføres i perioden januar-juni 2020.

### Scenarie 2:

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 1,5 mio. kr. til udarbejdelse af trafikmodelberegninger, rådgiverydelser og projektledelse. Trafikanalysen udarbejdes i perioden januar-december 2020.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder scenarie 1**

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Projektledelse	Service	340				340
Rådgiverydelser/Fagspecialister	Service	400				400
<b>Udgifter i alt</b>		<b>740</b>				<b>740</b>

**Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder scenarie 2**

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Projektledelse	Service	460				460
Rådgiverydelser/Fagspecialister	Service	1.080				1.080
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.540</b>				<b>1.540</b>

**Tabel 2 –Serviceudgifter scenarie 1**

Service <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
Projektledelse	1000	340				340
Fagspecialister	1000	400				400
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>740</b>				<b>740</b>

**Tabel 2 –Serviceudgifter scenarie 2**

Service <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
Projektledelse	1000	460				460
Fagspecialister	1000	1.080				1.080
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>1.540</b>				<b>1.540</b>

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Scenarie 1 forventes ibrugtaget januar 2020 og afsluttet juni 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2020

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Scenarie 2 forventes ibrugtaget januar 2020 og afsluttet december 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2020

### Risikovurdering

Det er i øjeblikket høj efterspørgsel på OTM-trafikmodelberegninger, men få eksterne rådgivere, der udfører beregninger i nyeste OTM-model. Der er derfor risiko for, at ventetid på OTM-trafikmodelberegninger kan forsinke projektet.

### Øvrige tekniske oplysninger

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

### Bydel og adresse

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

## TM71 Udvikling af bilfrie byområder i København



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om at anlægge bilfrie byområder i København med en anvisning af mulige områder, der egner sig til omlægning til bilfrie byområder samt overslag over omkostningerne herved. Budgetnotatet belyser mulighederne i både byudviklingsområder og eksisterende byområder og sikrer, at der bygges videre på igangværende relevante analyser i forbindelse med Lynetteholmen og middelalderbyen, hvor der blandt andet høstes viden om muligheder i byudviklingsområder og trafiksanering i de indre bydele.

### Indhold

Der er forskel på, hvordan der kan arbejdes med bilfri eller delvist bilfri områder i byudviklingsområderne og i eksisterende byområder. Derfor er budgetnotatet opdelt i to initiativer. Initiativ 1 er rettet mod kommende byudviklingsområder. Her trækkes- og bygges videre på viden indsamlet i forbindelse med kommuneplanarbejdet og den igangværende *Analyse af muligheden for at gøre Lynetteholm helt eller delvist bilfri*. Initiativ 2, er rettet mod mulighederne i eksisterende byområder og her inddrages viden fra det igangværende arbejde med reduktion af biltrafik i middelalderbyen og de trafiksaneringsanalyser, der gennemføres i forbindelse med Østlig ringvej.

#### Initiativ 1. Bilfri områder i byudviklingsområder

Med *Forslag til Kommuneplan 2019* gives der mulighed for at arbejde med delvist bilfri byområder, hvis bygherrer ønsker det. Med udgangspunkt heri udarbejder Teknik- og Miljøforvaltningen et administrationsgrundlag for delvist bilfrie områder. I administrationsgrundlaget defineres, hvilke kriterier der skal gælde, for at et byområde kan udvikles som delvist bilfri, herunder for eksempel stationsnærhed, højklassede cykelforbindelser og parkeringsrestriktioner.

Forvaltningen har endnu ikke endeligt udpeget, hvilke byområder der egner sig som bilfrie områder, men en første screening i forhold til stationsnærhed udpeger følgende områder, der kan udvikles som delvist bilfrie fra og med 2019:

- Jernbanebyen (Tidligere Godsbaneterrænet) - Vesterbro
- Kulbanekvarteret - Valby
- Bådehavnsvej – Kongens Enghave

Indsatsen for bilfri områder er med udgangspunkt i *Forslag til Kommuneplan 2019* baseret på om bygherrer er villige til at udvikle områder der vurderes egnede som delvist bilfrie områder. Der er dog intet krav, at de egnede områder skal udvikles som delvist bilfrie områder. Initiativ 1 omfatter derfor følgende to indsats:

1. en indsats (indsats 1) for proaktiv fremme af bilfrie områder i byudviklingsområderne,
2. en analytisk indsats (indsats 2) for at afdække mulighederne for et kommuneplantillæg, der skal ændre rammerne i kommuneplanforslaget for 2019, så det bliver et krav at udvikle bilfrie områder i udpegede områder i stedet for frivilligt.

Udviklingen af områderne kan ske fra og med første planperiode af Kommuneplan 2019, det vil sige fra 2019-2031.

#### *Indsats 1 (0,9 mio. kr.)*

Indsats 1 tager udgangspunkt i, at der med afsæt i muligheden for bilfri/delvis bilfrie byområder i *Forslag til Kommuneplan 2019* er behov for en ny vejledningsindsats i forbindelse med opstart af lokalplaner i større byområder, som potentielt kan blive bilfri/delvis bilfrie. På den baggrund afsættes ressourcer til at opbygge og igangsætte en sådan vejledningsindsats, som styrker klimavenlige og CO<sub>2</sub>-reducerende mobilitetstiltag for at sikre, at flere bygherrer vil benytte sig af muligheden for at skabe bilfrie byområder. Initiativet indbefatter blandt andet indhentning af ekspertviden og erfaringer med bilfrie byområder, herunder hvordan eksempelvis attraktiv cykelparkering og tilgængelighed til både cykelinfrastruktur, attraktive fodgængerruter, delebiler og kollektiv transport med videre kan bidrage til mindre biltrafik i nye byområder.

Opbygning og styring af succesfulde netværk er en tidskrævende opgave, og der afsættes derfor et halvt årsværk i det første år og et kvart årsværk de efterfølgende tre år til opgaven.

#### *Indsats 2 (1,1 mio. kr.)*

I indsats 2 fokuseres på at udarbejde et kommuneplantillæg, der specifikt udpeger og sætter rammer for udviklingen af tre bilfrie eller delvist bilfrie byområder i København. Det vil indledende blive klarlagt, om det stadig er de tre ovennævnte områder, der skal arbejdes videre med. Det skal pointeres, at Københavns Kommune formentlig er forpligtet til at sikre en form for kørende adgang af hensyn til handicappede, varelevering, tilgængelighed for brandvæsen og lignende. Det nødvendiggør en vis grad af tilgængelighed for kørende trafik. Det skal vurderes juridisk, hvor langt Københavns Kommune kan gå for at begrænse den kørende trafik i et område. Til at understøtte arbejdet og sikre, at kommuneplantillæggets ambition om bilfrie eller delvist bilfrie områder realiseres, afsættes midler til at gennemføre understøttende analyser, der kan kortlægge:

- Trafikale konsekvenser for de udpegede områder, herunder konsekvenser for trafik og parkering i naboområder.
- Behov for nærhed til almindelige funktioner såsom kollektiv transport, delebiler, indkøb, daginstitutioner, skoler, praktiserende læger med videre.
- Juridisk vurdering af, hvor langt det er muligt at gå med bilfrie byområder indenfor planlovens rammer.

De understøttende analyser trækker på eksisterende viden fra blandt andet *Analyse af muligheden for at gøre Lynetteholm helt eller delvist bilfri*. Som en del af de understøttende analyser gennemføres herudover bygherreworkshop, og der faciliteres en

dialog med grundejere, almene boligforeninger, beboernetværk med videre med henblik på at fundere et eventuelt kommuneplantillæg i behov og ønsker fra omverdenen.

### Initiativ 2. Bilfri By (reduktion af biltrafik) i eksisterende byområder (1,1 mio. kr.)

I eksisterende byområder er virkemidlerne til at mindske biltrafikken anderledes end ved nybyggeri og byudviklingsområder, og der vil i højere grad være tale om forskellige niveauer i reduktion af biltrafik end egentlig bilfrit. Initiativet vil bygge videre på erfaringer fra trafiksaneringsanalyser gennemført i forbindelse med Østlig Ringvej arbejdet og analyser gennemført i forbindelse med projektet for mindre biltrafik i middelalderbyen.

Dette initiativ hænger nøje sammen med scenarie 2 og 3 beskrevet i budgetnotat *TM41 Reduktion af biltrafik i Indre By og brokvartererne*, da virkemidlerne og analyserne vil være de samme, blot forskelligt geografiske område. Afsættes der midler til dette initiativ 2, der rummer hele den eksisterende by, vil det ikke være nødvendigt at afsætte midler til *TM41 Reduktion af biltrafik i Indre By og brokvartererne*. Hvis TM41 scenarie 2 eller 3 skal dække initiativet i dette budgetnotat, så skal analysen i TM41 udvides til at dække hele byen, det vil sige, at der skal lægges henholdsvis 400.000 kr. og 200.000 kr. til budgettet i TM41.

Københavns Kommune har hjemmel til at regulere biltrafikken på offentlig vej, eksempelvis ved omprioritering af vejarealet. Det er til gengæld ikke muligt at regulere antallet af private parkeringspladser, og kommunen kan ikke hindre adgang til eksisterende private parkeringspladser uden at skulle betale erstatning. I særligt vidtrækkende indgreb, hvor den nødvendige tekniske vejadgang til et byggeri forhindres, kan kommunen være forpligtet til at overtage et byggeri og betale erstatning. Det vurderes derfor ikke muligt at etablere fuldstændig bilfri områder i eksisterende by. Enkelte gadestrækninger vil kunne udvælges og gøres bilfri (på nær køretøjer der skal have adgang som eksempelvis renovation og redningskøretøjer).

Metoderne til at reducere biltrafik i eksisterende by er forskellige og må forventes at have forskellig effekt. Mindre tiltag i form af hastighedsdæmpning, ændret signalprioritering, ensretninger med videre må forventes at have mindre effekt end tiltag, som direkte forhindrer bilerne i at køre på visse veje (eksempelvis vejlukning eller omdannelse af kørebaner til busbaner og/eller cykelstier), eller end øget betaling for det at bruge/have en bil (eksempelvis ved øget beboerlicens og takster for timeparkering). Effekten af bilreducerende tiltag kan ligeledes øges ved at forbedre de alternative transportformer (for eksempel gennem busprioritering, bedre adgangsforhold og kombinationsmuligheder ved knudepunkter (multiskift), fremme af delebiler, fremkommelighed for cykler og gående med videre).

Kommunen har erfaringer med trafiksaneringsprojekter på enkeltstrækninger og i mindre områder, men en bred indsats for reduceret biltrafik i større dele af byen nødvendiggør en revision af kommuneplanens vejnetsplan. Der skal ekstern rådgiverbistand til at udarbejde en samlet plan for, hvilke områder og på hvilke veje biltrafikken skal nedprioriteres til fordel for de øvrige transportformer og ophold, og på hvilke veje den nødvendige biltrafik skal prioriteres. Det anbefales at lave en analyse af det samlede vejnet med udgangspunkt i at opnå maksimal effekt i forhold til reduktion af biltrafik, hvilket budgetnotatet er baseret på. Det giver det bedste fundament for at udvælge de løsninger, der ønskes politisk, idet der således kan vælges initiativer helt ned på strækningsniveau og til at omfatte hele byen. Budgetnotatet omfatter ligeledes justering af betalingsstrukturer for parkering. Analysen omfatter således:



1. På baggrund af eksisterende erfaringer med reduktion af biltrafik i København og andre byer og igangværende analyser eksempelvis af mindre biltrafik i middelalderbyen og trafiksaneringsanalyse i forbindelse med Østlig Ringvej sammensættes mulige virkemidler i en indsatspakke med det formål at opnå maksimal effekt i forhold til reduktion af biltrafik samtidig med, at byens funktionalitet skal sikres.
2. Analyser af effekterne af indsatserne i forhold til overflytning af biltrafik til gang, cykel- og kollektiv transport, kapacitet i Cityringen og den øvrige metro, CO<sub>2</sub>-udslip, luftforurening og anlægsøkonomi. Herunder relevante trafikberegninger. Dertil kommer en vurdering af effekt i forhold til detailhandel og mere bløde værdier som byliv, herlighedsværdi og lignende.
3. På baggrund af analyserne og med udgangspunkt i de respektive scenarier udarbejdes et beslutningsoplæg om reduktion af biltrafik i eksisterende byområder, samt et oplæg til kommuneplantillæg vedrørende revision af vejnetsplanen.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Budgetnotatet understøtter klimaplanens målsætning om at opnå CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025. Herudover understøtter budgetnotatet målsætningen i *Fællesskab København* om, at 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik.

### **Økonomi**

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 3,1 mio. kr. i perioden 2020-2023.

**Table 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
<b>Initiativ 1, bilfri områder i byudviklingsområderne</b>						
<b>Indsats 1:</b> Vejledningsindsats rettet mod bygherrer og developere	Service	350	170	170	170	<b>860</b>
<b>Indsats 2:</b> Understøttende analyser mhp. udarbejdelse af kommuneplantillæg	Service	980	120			<b>1.100</b>
<b>Udgifter Initiativ 1 i alt</b>		<b>1.330</b>	<b>290</b>	<b>170</b>	<b>170</b>	<b>1.960</b>
<b>Initiativ 2, reduktion af biltrafik i eksisterende områder</b>						
Kortlægning af eksisterende viden, sammensætning af virkemidler og analyser af effekt	Service	980	120			<b>1.100</b>
<b>Udgifter Initiativ 2 i alt</b>		<b>980</b>	<b>120</b>			<b>1.100</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>2.315</b>	<b>410</b>	<b>170</b>	<b>170</b>	<b>3.060</b>

### ***Koordinering og/eller synergi med genopretningsprojekter og andre projekter***

Initiativ 1 skal koordineres med den igangværende analyse af mulighederne for at etablere en helt eller delvist bilfri bydel på Lynetteholmen, som blev besluttet i forbindelse med Overførselssagen 2018-2019.

Initiativ 2 skal bygge videre på og koordineres med de igangværende analyser og indsatser i forbindelse med Østlig Ringvej og Lynetteholmen og for mindre biltrafik i middelalderbyen, og herudover er der synergier og overlappende indsatser mellem dette

budgetnotat og budgetnotaterne *TM72 Bilfrie gader* og *TM41 Reduktion af biltrafikken i Indre By og brokvartererne*.

## Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 3,1 mio. kr. i perioden 2020-2023.

**Tabel 2 – serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
<b>Initiativ 1:</b> Vejledningsindsats og analyser	1000	1.330	290	170	170	<b>1.960</b>
<b>Initiativ 2:</b> Kortlægning af viden, virkemidler og effektanalyse	1000	980	120			<b>1.100</b>
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>2.310</b>	<b>410</b>	<b>170</b>	<b>170</b>	<b>3.060</b>

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Projektet forventes ibrugtaget januar 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2020

## Øvrige tekniske oplysninger

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

## Bydel og adresse

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

## Tidligere afsatte midler

I forbindelse med projektet *Mindre biltrafik i Middelalderbyen* er der afsat samlet 1,9 mio. kr. til kortlægning, analyser og borgerdialog. De sidste midler fra den pulje bliver brugt til en borgerdialogproces i løbet af efteråret, der skal munde ud i en anbefaling fra borgerne til politikerne. Derudover er der afsat 0,8 mio. kr. til en analyse af mulighederne for en bilfri eller delvist bilfri Lynetteholm, herunder konsekvenser for finansiering af Østlig ringvej.

(1.000 kr., løbende p/l)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Overførselssagen 2017-18					1.900	
Overførselssagen 2018-19						800
<b>Afsatte midler i alt</b>					<b>1.900</b>	<b>800</b>

## Henvisninger

- Overførselssagen 2017-2018: <https://www.kk.dk/of2018>
- Overførselssagen 2018-2019: <https://www.kk.dk/of2019>
- *TM35e Analyse af mulighed for at etablere en bilfri eller delvis bilfri Lynetteholm herunder konsekvenser for finansiering af Østlig Ringvej:*  
<http://kkedoc4:8080/locator.aspx?name=DMS.Document.Details.Simplified.2&recno=22790997&module=Document&VerID=22098418&subtype=2>



## TM177 Ændring af beboerlicens

### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om forhøjelse af pris på beboerlicenser.

### Indhold

Af parkeringsredegørelsen *Parkering 2018* fremgår det, at det stigende antal biler, som er hjemmehørende i København, øger presset på de offentlige parkeringspladser. Antallet af biler i betalingsområdet er de seneste ti år steget med gennemsnitligt ca. 1.000 biler om året. Det betyder, at der i dag udstedes flere licenser til parkering på offentlig vej end der er parkeringspladser til.

Initiativet indebærer, at prisen for beboerlicenser øges jf. tabellen nedenfor:

Energiklasse	Pris pr. beboerlicens pr. år jf. takstkatalog for 2020	Ny pris beboerlicens pr. år i 2020 (kroner)
Elbil, brintbil og elmotorcykler	100	200
Benzin >34,3-20,0 / Diesel >38,6-22,5*	300	1.000
Benzin 19,9-18,2 / Diesel 22,4-20,5 og Benzint 18,1-15,4 / Diesel 20,4-17,3*	1.050	2.000
Benzin 15,3-0,1 / Diesel 17,2-0,1*	2.034	4.000
Beboerlicens forbrug ikke registreret	1.000	2.000

\*Kilometer pr. liter

Taksterne i 2021 og frem fastlægges i forbindelse med Borgerrepræsentationens årlige vedtagelse af kommunens takstkatalog. Teknik- og Miljøforvaltningen vil følge udviklingen i sammensætningen af bilparken ift. miljøbelastning, og vil vende tilbage, hvis sammensætningen og adfærden viser behov for takst- og budgetmæssige ændringer.

### Overordnede målsætninger og effekter

Den overordnede målsætning ved at forhøje licensprisen er at reducere antallet af biler i byen samt at dæmpe fremtidig vækst i antallet af hjemmehørende køretøjer i betalingsområdet. Højere priser for beboerlicenser forventes samtidig at øge anvendelsen af de private parkeringspladser- og kældre, der er tilknyttet byggerier i betalingsområdet. Økonomien er baseret på den nuværende fordeling mellem energiklasser.

### Økonomi

Der vil være et provenu på 40,4 mio. kr. i 2020 og 53,8 i 2021 og frem. De nye takster vil træde i kraft 1. april 2020.

### Table 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styringsområde	2020	2021	2022	2023	I alt
Øgede indtægter	Service	-40.359	-53.812	-53.812	53.812	-201.795
<b>I alt</b>	<b>Service</b>	<b>-40.359</b>	<b>-53.812</b>	<b>-53.812</b>	<b>-53.812</b>	<b>-201.795</b>

## Bevillingstekniske oplysninger

Der vil være et provenu på 40,4 mio. kr. i 2020 og 53,8 i 2021 og frem. De nye takster vil træde i kraft 1. april 2020.

Reglerne for statens modregning af kommunes parkeringsindtægter blev ændret pr. 1. januar 2019. Hidtil har konsekvensen af de eksisterende regler været, at mer-/mindre indtægter kun påvirkede servicemåltallet og dermed ikke havde en finansiel betydning. Fremover og dermed med virkning for dette initiativ vil 30 % af mer-/mindre indtægten også have finansiel betydning. Den fulde mer-/mindre indtægt vil som hidtil påvirke servicemåltallet.

**Tabel 2**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
- Provenu	1010	-40.359	-53.812	-53.812	53.812	-201.795
Modregning i statstilskud	ØU finansposter	28.251	37.668	37.668	37.668	141.257
- Kommunal andel af øgede indtægter	1010	-12.108	-16.144	-16.144	-16.144	-60.539

## Øvrige tekniske oplysninger

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

## Bydel og adresse

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

## Henvisninger

Teknik- og Miljøudvalgets behandling af parkeringsredegørelsen *Parkering 2018* på mødet den 7. maj 2018:

<https://www.kk.dk/indhold/teknik-og-miljoudvalgets-modemateriale/07052018/edoc-agenda/ea6edf64-ad00-428e-bb6b-7e24dee1eacf/07ec48fd-f127-4da8-b60c-196326bf7097>



## TM42 Udfordringer som følge af reducerede indtægter på containerområdet



### Baggrund

Siden 1991 har Teknik- og Miljøforvaltningen opkrævet afgifter for råden over offentlig vej til at opstille skure og containere. Afgifterne har været fastsat som adfærdsregulerende af hensyn til fremkommelighed. Teknik- og Miljøforvaltningen gennemgik medio 2018 taksterne på området og konstaterede, at de med udgangspunkt i den gældende lovgivning var fastsat for højt. Det er således ikke længere lovligt at opkræve ud fra hensyn om adfærdsregulering, men alene baseret på de direkte og indirekte omkostninger forbundet med den specifikke opgave. Taksten blev derfor reduceret væsentligt med virkning fra medio 2018, hvilket har medført færre indtægter på containerområdet.

Der blev i budgetaftalen for 2019 afsat en ét-årig bevilling på 12,7 mio. kr. (2020 p/l), som håndterede halvdelen af finansieringsudfordringen i 2019. De resterende 12,7 mio. kr. blev håndteret varigt indenfor Teknik- og Miljøudvalgets ramme i forbindelse med udmøntning af Budget 2019, hvor udvalget besluttede en række besparelser for at håndtere forvaltningens samlede udfordringer i 2019, herunder indtægtsudfordringen på containerområdet. Med dette budgetnotat søges der om midler til at håndtere indtægtsudfordringen i 2020 og 2021, indtil Teknik- og Miljøforvaltningen fra 2022 kan dække udfordringen indenfor egen ramme gennem effektiviseringer i forvaltningen.

### Indhold

Indtægterne fra råden over offentlig vej har hidtil primært dækket udgifter i Teknik- og Miljøforvaltningens organisatoriske enhed Center for Trafik og Byliv. Centeret har ansvaret for en række opgaver på vej- og trafikområdet, herunder drift af gadebelysning og signaler, tilsynsopgaver i forhold til private fællesveje og forvaltningens indsats for trafikikkerhed, herunder sikre skoleveje. Derudover udsteder centret tilladelser til og fører tilsyn med arrangementer, udeserveringer, gadehandel, skilte med videre. Teknik- og Miljøforvaltningen kan dog ikke redegøre præcist for, hvilke konkrete opgaver, indtægterne har finansieret, da disse er indgået som en del af områdets samlede nettoramme. De faldende indtægter kan derfor ikke håndteres uden ændringer i forvaltningens nuværende opgaveløsning.

Forvaltningen har afdækket muligheder for at finansiere udfordringen inden for egen ramme. Som følge af oprydningen på takstområdet står forvaltningen overfor faldende indtægter, hvilket medfører et behov for at bygge bro mellem en tidligere og fremtidig økonomisk situation. Det medfører et behov for at der i højere grad sker en skattefinansiering af tidligere takstfinansierede opgaver. På baggrund af bl.a. EY's analyse gennemføres effektiviseringer i forvaltningens opgaveløsning der medfører, at forvaltningen fra 2022 håndterer indtægtsudfordringerne inden for egen ramme. Der er i 2020-2021 behov for midlertidig bevilling for at undgå besparelser i overgangsperioden, fx i form af opgavetilpasning eller serviceforringelser.

Med udmøntningen af Teknik- og Miljøudvalgets budget 2019 blev der tilvejebragt en varig finansiering til håndtering af udfordringen på 12,7 mio. kr. med kompenserende besparelser i forvaltningen. Forvaltningen har herudover afdækket mulighederne for at håndtere den resterende del af udfordringen inden for egen ramme. I 2020 kan forvaltningen selv håndtere 0,8 mio. kr. gennem effektiviseringer i forvaltningen, og i 2021 kan forvaltningen selv håndtere 8,1 mio. kr. gennem effektiviseringspotentialerne. Fra 2022 og frem kan forvaltningen håndtere hele udfordringen gennem effektiviseringer af forvaltningens opgaveløsning. Det er en forudsætning for dette, at der afsættes investeringsmidler til forvaltningens fremlagte investeringscases i forbindelse med forhandlingerne om Budget 2020. Der søges med dette budgetnotat således om en midlertidig bevilling på 11,9 mio. kr. i 2020 og 4,6 mio. kr. i 2021.

### Overordnede målsætninger og effekter

Formålet med budgetnotatet er at håndtere udfordringen på containerområdet i 2020 og 2021, indtil Teknik- og Miljøforvaltningen fra 2022 og frem selv kan håndtere hele udfordringen. Såfremt der ikke afsættes finansiering, vil budgetudfordringen skulle håndteres via kompenserende besparelser indenfor Teknik- og Miljøudvalgets ramme.

### Økonomi

Der er estimerede driftsudgifter på 11,9 mio. kr. i 2020 og 4,6 mio. kr. i 2021.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Myndighedsopgaver på trafik- og bylivsområdet	Service	11.885	4.634			16.519
<b>Udgifter i alt</b>		<b>11.885</b>	<b>4.634</b>			<b>16.519</b>

### Bevillingstekniske oplysninger

Der er estimerede driftsudgifter på 11,9 mio. kr. i 2020 og 4,6 mio. kr. i 2021.

**Tabel 2 – serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
Myndighedsopgaver på trafik- og bylivsområdet	1000	11.885	4.634			16.519
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>11.885</b>	<b>4.634</b>			<b>16.519</b>

### Tabel 4 – Tidsangivelse

Projektet forventes ibrugtaget januar 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2020

## Øvrige tekniske oplysninger

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

### Bydel og adresse

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

### Tidligere afsatte midler

I Budget 2019 blev der afsat 12,4 mio. kr. (2019 p/l) til at håndtere indtægtsudfordringen i 2019.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2016	2017	2018	2019
Budgetaftale 2019				12.400
<b>Afsatte midler i alt</b>				<b>12.400</b>



## TM25a Genopretning af vejinfrastruktur – udmøntning af midler fra Indkaldelsescirkulæret for Budget 2020, flere bydele

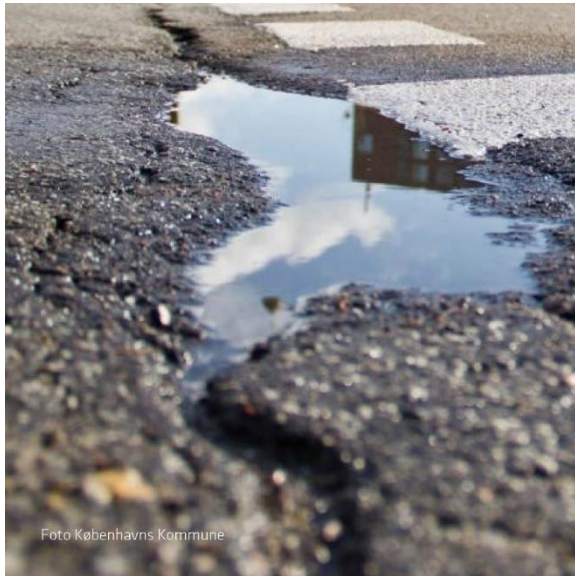
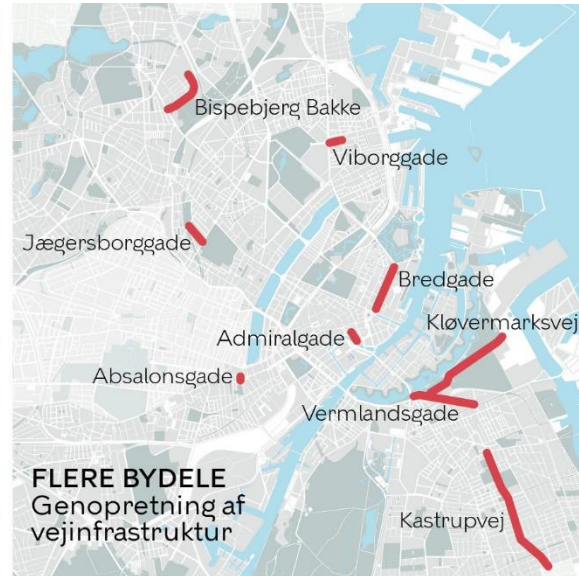


Foto Københavns Kommune



### Baggrund

Den københavnske vejinfrastruktur har et stort vedligeholdelseefterslæb, hvilket har betydning for fremkommelighed, trafikikkerhed og komfort for byens borgere og brugere. Genopretningsprogrammet *Et løft til vejene* er igangsat i perioden 2013-2027 med henblik på at genoprette byens kørebaner, cykelstier, fortove, afvanding, broer, gadebelysning og signalanlæg. Siden Budget 2016 er der afsat midler til at undgå yderligere nedslidning af vejinfrastrukturen.

Med Indkaldelsescirkulæret for Budget 2020 blev der afsat 164,2 mio. kr. til helhedsgenopretning af nogle af de mest nedslidte vejstrækninger. Dette budgetnotat indeholder Teknik- og Miljøforvaltningens forslag til udmøntning af midler fra Indkaldelsescirkulæret for Budget 2020. Med budgetnotatet søges endvidere om anlægsmåltal til at gennemføre genopretningen.

For at undgå yderligere nedslidning på vejinfrastrukturen er der imidlertid behov for en samlet bevilling på 191,0 mio. kr. ved Budget 2020, det vil sige yderligere 26,8 mio. kr. end der blev afsat med Indkaldelsescirkulæret. Set i lyset af, at det har været nødvendigt at berosætte en række genopretningsprojekter for at overholde anlægsmåltallet for 2020 og 2021 søges i Budget 2020 ikke om finansiering og anlægsmåltal til de yderligere 26,8 mio. kr. I stedet foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen, at der afsættes anlægsmåltal til berosatte genopretningsprojekter, jf. budgetnotat *TM25b Genopretning af vejinfrastruktur – anlægsmåltal til eksekvering af genopretningsprojekter, flere bydele*.

### Indhold

Dette budgetnotat omhandler helhedsgenopretning af nogle af de mest nedslidte vejstrækninger, jf. tabel 2. Strækningerne er udvalgt efter en vurdering af behovet for genopretning og er prioriteret ud fra:

- Trafikal belastning



- Geografisk sammenhæng mellem delstrækninger – af hensyn til fremkommeligheden og økonomien i projektet er det hensigtsmæssigt, at strækninger, som ligger i samme område, genoprettes samtidig
- Synergi med skybrudsprojekter
- Synergi med andre planlagte anlægsaktiviteter

Forvaltningens prioriteringsværktøj fremgår af bilag 1.

Strækningerne i tabel 2 er listet i prioriteret rækkefølge. Hvis der er overskydende midler i projektet, vil forvaltningen igangsætte arbejde på flere strækninger, jf. tabel 2.

Teknik- og Miljøforvaltningens forelagde forslag til udmøntning af midler fra Indkaldelsescirkulæret for Budget 2020 som en del af Teknik- og Miljøudvalgets budgetbidrag til Budget 2020, der blev behandlet af udvalget den 29. april 2019. Forvaltningen har sidenhen ændret forslaget, således at Bredgade nu indgår i udmøntningen, mens Prags Boulevard (Vermlandsgade-Amager Strandvej) og Rosbækvej er taget ud af forslaget til udmøntningen. De to strækninger er i stedet ekstra strækninger, hvis der er overskydende midler, jf. tabel 2. Forslaget er ændret, da HOFOR i juni 2019 meddelte forvaltningen, at de er færdige med deres gravearbejder på Bredgade mellem Dronningens Tværgade og Esplanaden, og det er derfor nu muligt at genoprette gaden. HOFOR mangler fortsat at etablere en skybrudsledning og tilhørende klimarender fra Dronningens Tværgade til Sankt Annæ Plads. Dette arbejde skal koordineres med helhedsgenopretningen.

Endvidere er Bredgade er en af de mest slidte centrale gader i Københavns Kommune. Forvaltningen får ugentligt henvendelser i form af 'giv et praj' og klager over forholdene, senest fra Jeudan der ejer 20 ejendomme i gaden.

Genopretningen vil ikke have konsekvenser for træer og antallet af bil- og cykelparkeringspladser.

### *Helhedsgenopretning*

Helhedsgenopretning indebærer, at nedslidte sammenhængende vejstrækninger genoprettes fra facade til facade. Det betyder, at kørebaner, vejbrønde, stikledninger, cykelstier, fortove, gadebelysning og signalanlæg på de pågældende strækninger genoprettes på én gang. Genopretning til nutidig standard indebærer, at genopretningen sikrer langtidsholdbare, hensigtsmæssige og tidssvarende løsninger. Det betyder, at der indarbejdes tilgængeligheds løsninger, hvor det er muligt og hensigtsmæssigt. Derudover justeres kantstensføringen, så fremkommeligheden optimeres i de projekter, hvor kantstenen skal genoprettes.

Som en del af genopretningen af kørebanerne udlægges samtidig støjreducerende asfalt i overensstemmelse med kommunens gældende støjhandlingsplan for vejstøj. Det 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.

### *Tilkøb af begrønning*

Der er mulighed for tilkøb af begrønning i dette projekt. Forvaltningen har screenet strækningerne og vurderet, at der kan plantes ca. 40 nye træer på to af vejstrækningerne, hvis der ikke er ledninger i jorden, som hindrer træplantningen. Der er en økonomisk og tidsmæssig besparelse ved at plante træer samtidig med genopretningen.

### Tilkøb af cykelstiforbedringer

Ved at foretage cykelstiforbedringer samtidig med helhedsgenopretning bliver borgere og brugere ikke generet med vejarbejde i flere omgange. Bredgade er en planlagt supercykelsti og indgår i Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025, hvor den eksisterende cykelsti foreslås udvidet. Hvis det ønskes at udvide cykelstien i forbindelse med helhedsgenopretningen, skal der afsættes særskilte midler til det. Det skal i den forbindelse undersøges om og hvilke konsekvenser udvidelse af cykelstien har for fremkommeligheden for andre trafikantgrupper mv. De øvrige strækninger i tabel 2 indgår ikke i prioriteringsplanen.

### Overordnede målsætninger og effekter

Helhedsgenopretning understøtter 2025-målsætningerne i *Fællesskab København* om, at 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik i 2025, og at antallet af stærkt støjbelastede boliger er mere end halveret i 2025.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 197 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk) eksklusiv tilkøb af begrønning, henholdsvis 200 årsværk inklusive tilkøb af begrønning.

### Økonomi

Med Indkaldelsescirkulæret for Budget 2020 blev der afsat 164,2 mio. kr. til projektet, hvilket svarer til projektets estimerede anlægsudgifter på i alt 164,2 mio. kr. i perioden 2020-2021. Da midlerne er afsat med Indkaldelsescirkulæret for Budget 2020 søges der udelukkende om anlægsmåltal. Den sidste genoprettede strækning forventes ibrugtaget i december 2021.

Eksekvering af anlægsprojekter i 2020 og 2021 er afhængig af, at der prioriteres anlægsmåltal i de pågældende år. Strækningerne i tabel 2 er listet i prioriteret rækkefølge, og budgetønsket om anlægsmåltal i 2020-2021 er skalerbart. Jo flere genopretningsprojekter, der eksekveres, jo mindre stiger efterslæbet på vejvedligehold.

### Tilkøb af begrønning

Tilkøb af træer har estimerende anlægsudgifter på i alt 2,3 mio. kr. i 2021. Midler til dette er ikke afsat i Indkaldelsescirkulæret, hvorfor der søges om både finansiering og anlægsmåltal til tilkøbet. Tilkøbet medfører, at der skal tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2022 og frem.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styringsområde	2020	2021	2022	2023	I alt
Helhedsgenopretning (anlægsmåltal)	Anlæg	110.000	54.200			<b>164.200</b>
Tilkøb af begrønning (finansiering og anlægsmåltal)	Anlæg		2.250			<b>2.250</b>
Tilkøb af begrønning (finansiering og anlægsmåltal)	Service			100	100	<b>200</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>110.000</b>	<b>56.450</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>166.650</b>

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

**Tabel 2 – Overordnet økonomi for de enkelte genopretningsprojekter og tilvalg (anlægsudgifter og afledte service udgifter)**

Prioritet	Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Anlæg 2020 (anlægs-måltal)	Anlæg 2021 (anlægs-måltal)	Tilkøb af begrønning* (finansiering og anlægsmåltal 2021)	Afledte årlige serviceudgifter: begrønning
	<b>Strækninger for midler afsat i Indkaldelsescirkulæret (164,2 mio. kr.)</b>				
1	Bredgade	10.000	7.800		
2	Absalonsgade (Svendsgade-Vesterbrogade)	2.100			
3	Vermlandsgade	17.000	15.000	350	37
4	Bispebjerg Bakke (Ebba Lands Vej-Bispebjerg Bakke nr. 30) inkl. sti mellem Bispebjerg Bakke og Klædemålet	8.500			
5	Kastrupvej	33.600	23.400	1.900	63
6	Jægersborggade	8.600			
7	Kløvermarksvej	22.100	8.000		
8	Viborggade (Østerbrogade-Randersgade)	5.100			
9	Admiralgade	3.000			
	<b>I alt</b>	<b>110.000</b>	<b>54.200</b>	<b>2.250</b>	<b>120</b>
	<i>Ekstra helhedsgenopretning, hvis der er overskydende midler**</i>				
	Prags Boulevard (Vermlandsgade-Amager Strandvej)	9.400			
	Rosbæksvej	8.400			
	Adelgade	13.400			
	Holsteinsgade (Sorøgade-Saabesvej)	4.000			
	Hyrdevangen (Harreskovvej-Engsvinget) samt (Hyrdeleddet-Engsvinget)	13.400			
	Grøndals Parkvej (Rebildvej - Ålekistevej)	37.500			

\*Prisen pr. træ varierer efter, hvor det skal plantes. Prisen pr. træ på de pågældende strækninger er ca. 25.000-75.000 kr.

\*\*Hvis der ikke er bevilget midler til genopretning af strækningerne i den mellemliggende periode, vil strækningerne blive prioriteret ud fra et evt. restbeløb. Restbeløbet kendes ultimo 2021, hvorefter ekstra strækninger kan genoprettes. Grøndals Parkvej kan opdeles, så der laves en delstrækning. Der er ikke opstillet tilkøb til disse strækninger.

Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser (Anlægsanalyse 2016) gennem tiltagene:

<b>Effektiviseringstiltag</b>	<b>Ja</b>	<b>Nej</b>
Styrket koordinering (1,5 %),	x	
Projektoptimering (1 %),	x	
Byggeweb (1,7 %),	x	
Digitalisering 3D (0,1 %),		x
Sourcingstrategi (0,3 %)	x	
Længere planlægningshorisont (2-4 %)		x
Skalering af anlægskrav (0,1 %).	x	

Dermed opnås en samlet effektivisering på 4,6 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske. Effektiviseringerne er udelukkende for helhedsgenopretningen. Der er ikke effektivisering på tilkøb af begrønning, da omkostningerne primært udgør begrønning.

### ***Koordinering og/eller synergi mellem genopretningsprojekter og andre projekter***

Strækningerne er koordineret med andre projekter med henblik på at sikre, at de ikke graves op kort tid efter, at de er blevet genoprettet.

### **Risikovurdering**

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojekterne er relativt ukomplicerede. Der er på den baggrund afsat 5 % af anlægssomkostningerne til uforudsete udgifter.

Genopretningen af strækningerne afholdes inden for den samlede anlægsbevilling. Der kan være uforudsete forhold i de enkelte projekter, der først kan konstateres ved projekteringen, som eksempelvis bærelagens tilstand. Derfor håndteres helhedsgenopretningen af strækningerne som en samlet bevilling. En samlet bevilling giver økonomisk fleksibilitet og mulighed for at udføre mest mulig genopretning inden for den samlede bevilling.

I budgetteringen er det forudsat, at det kun er de nedslidte dele af vejbrønde, stikledninger, cykelstier, fortove, belysning og signalanlæg på strækningerne, der genoprettes. Der er således ikke budgetteret med en fuldkommen genopretning af alle elementer, men med en andel, der svarer til det gennemsnitlige genopretningsbehov for de respektive vejelementer. Estimerne baseres på Teknik- og Miljøforvaltningens erfaringer med genopretning af vejområdet.

I forbindelse med projekteringen kan der vise sig ukendte ledningsforhold. Tilkøbet af grønt er derfor under forudsætning af, at der ikke er ledninger, som hindrer, at der kan plantes nye træer. Omfanget af tilkøbet vil blive vurderet nærmere i forbindelse med projekteringen. Tiltagene afholdes inden for den samlede anlægsbevilling.

### **Bevillingstekniske oplysninger**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 164,2 mio. kr. i perioden 2020-2021. Da midlerne er afsat med Indkaldelsescirkulæret for Budget 2020 søges der udelukkende om anlægsmåltal. Med tilkøb af begrønning er de estimerede anlægsudgifter 166,5 mio. kr. Der søges om både finansiering og anlægsmåltal til tilkøbet. Der skal som en konsekvens af tilkøbet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Den sidste genoprettede strækning forventes ibrugtaget i december 2021.

**Tabel 3 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering (anlægsmåltal)	2000	15.000	6.600			<b>21.600</b>	21.600*
- Udførsel (anlægsmåltal)	2000	95.000	47.600			<b>142.600</b>	142.600*
- Tilkøb af begrønning (finansiering og anlægsmåltal)	2000		2.250			<b>2.250</b>	2.250*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>110.000</b>	<b>56.450</b>			<b>166.450</b>	<b>166.450*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Tilkøb af begrønning	1000			100	100	<b>200</b>	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>100</b>	<b>100</b>	<b>200</b>	

**Tabel 4 – Tidsangivelse**

Projektering af anlægsprojektet forventes igangsat januar 2020. Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat april 2020 og ibrugtaget december 2021.

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

### Øvrige tekniske oplysninger

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

### Bydel og adresse

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

### Tidligere afsatte midler

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

**Tabel 5 - Tidligere afsatte midler**

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Genopretningsramme 2016	18.443							
Budgetaftale 2013		33.000						
Budgetaftale 2014			68.200					
Budgetaftale 2015				34.000				
Overførselssagen 2014-15				1.000				
Budgetaftale 2016					173.500			
Genopretningsramme 2019					74.000			
Budgetaftale 2017						141.900		
Genopretningsramme 2020						89.300		
Budgetaftale 2018							172.000	
Genopretningsramme 2021							92.460	
Budgetaftale 2019								161.000
Genopretningsramme 2022								133.900
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>18.443</b>	<b>33.000</b>	<b>68.200</b>	<b>35.000</b>	<b>247.500</b>	<b>231.200</b>	<b>264.460</b>	<b>294.900</b>

Som supplement til oversigten over afsatte midler er i tabel neden for vist de afsatte anlægsmåltal til genopretningsprojekter i årene 2019-2021.

**Tabel 6 – Udvikling i genopretningsefterslæbet 2019-2021**

2019	2020	2021
24 mio. kr.	39 mio. kr.	116 mio. kr.

Alle beløb er angivet i 2020 p/l.

I disse år er genopretningen af vejinfrastrukturen udfordret af, at anlægsmåltallet for Teknik- og Miljøforvaltningen er reduceret. Det betyder, at mange genopretningsprojekter er sat i bero, og at efterslæbet stiger.

### Henvisninger

Behovet for genopretning er beskrevet i pjecen *Et løft til vejene – Statusrapport og genopretningsplan for vejinfrastrukturen i København 2013-2027*:

[https://kk.sites.itera.dk/apps/kk\\_pub2/index.asp?mode=detalje&id=831](https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=831)

### Bilag

Bilag 1. Prioriteringsværktøj for genopretning af vejstrækninger, april 2019



# PRIORITERINGSVÆRKTØJ FOR GENOPRETNING AF VEJSTRÆKNINGER

April 2019



# BAGGRUND FOR PRIORITERINGSVÆRKTØJ

I Budget 2016 (BR 1. oktober 2015) (A, B, C, F, I, O og V) blev det besluttet, at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle fremlægge en model for opgørelsen af nedslidningen på kommunens vejinfrastruktur. På den baggrund har forvaltningen til brug for udvælgelse af vejstrækninger udarbejdet dette prioriteringsværktøj. Prioriteringsværktøjet beskriver forvaltningens model for prioritering af genopretningstrængende vejstrækninger. Endvidere beskrives det økonomisk optimale tidspunkt for genopretningen samt de øvrige konsekvenser ved ikke at genoprette rettidigt.

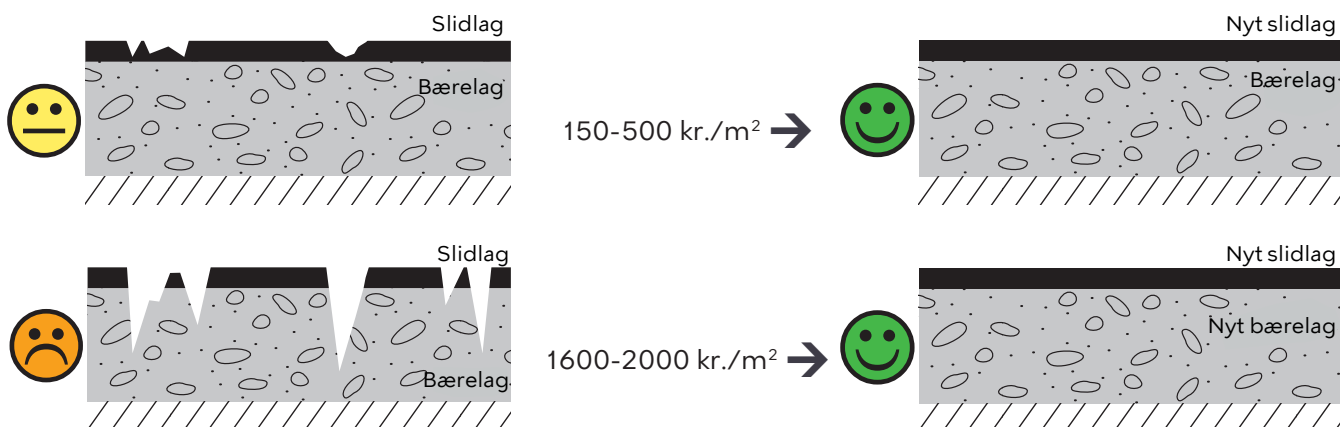




# GENOPRETNING PÅ DET ØKONOMISK OPTIMALE TIDSPUNKT

Genopretning bør ske på det økonomisk optimale tidspunkt. Hvis genopretningen sker senere, vil der blive anvendt uforholdsmæssigt mange midler på reparationer, og der vil ske en accelereret skadesudvikling af de øverste asfaltlag.

Når små skader i kørebanernes overfladebelægning ikke bliver udbedret, trænger vand ned og skader de underliggende konstruktioner. Det er betydeligt dyrere at genoprette en vejstrækning, når de underliggende konstruktioner er beskadiget.



I praksis sker skadesudviklingen af de underliggende konstruktioner forholdsvis langsomt, da huller og revner i overfladebelægningen løbende repareres. Dette er dog også dyrt, da der anvendes mange midler på reparationer, som holder i meget kort tid. I dag er det nødvendigt at anvende 30 % af driftsbudgettet til kørebaner på akutte reparationer, hvilket skyldes, at kørebanerne ikke genoprettes på det økonomisk optimale tidspunkt. Optimalt burde der kun anvendes 5-10 % af driftsbudgettet på reparationer.

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 det fordyrer genopretningen.

Det er essentielt, at projekter, der overlapper hinanden geografisk, udføres i rigtig rækkefølge. Derfor medfører koordineringen i nogle tilfælde, at genopretningen af en vejstrækning bør udskydes, selvom det vil kræve en merudgift til reparationer i nogle år. For eksempel er det samlet set økonomisk fordelagtigt at udskyde genopretning af en strækning, der burde genoprettes i 2020 til 2022, hvis der skal udføres et stort fjernvarmeprojekt i 2020, hvor hovedparten af strækningen skal graves op.

# 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 risikoen for ulykker.
- Hullede veje er årsag til materielle skader.

## Komfort

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



# PRIORITERINGSMODEL (figurene er illustrative)

Mange vejstrækninger har passeret det økonomisk optimale tidspunkt for genopretning – og antallet stiger. Det er derfor nødvendigt at prioritere, hvilke af vejstrækningerne der skal genoprettes først.

Nedenfor beskrives den model, som forvaltningen anvender til prioritering af vejstrækningerne.



← Københavns Kommunes vejnet

## TRIN 1 – Teknisk vurdering

Til at beregne genopretningsbehovet har Københavns Kommune kombineret kvantitative data og kvalitative vurderinger. På baggrund af tilstandsregistreringer af alle vejstrækninger beregner kommunens IT-vejsystem, hvilke vejstrækninger der ud fra det økonomisk optimale tidspunkt bør genoprettes nu.



← Genopretningstrængende vejstrækninger

## TRIN 2 – Koordinering

Mange eksterne og interne aktører arbejder med vejinfrastrukturen, og derfor er det nødvendigt at foretage 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.



← Genopretningstrængende vejstrækninger efter koordinering

## TRIN 3 – Screening

På baggrund af koordineringen, screenes de genopretningstrængende strækninger. De koordinerede strækninger bliver screenet med henblik på at vurdere om strækningen skal helhedsgenoprettes, renoveres eller helhedsfornyes (nyt byrumsprojekt). Sidstnævnte kan f.eks. være hensigtsmæssigt, hvis brugen af byrummet eller infrastrukturen i området har ændret sig. Screeningen består bl.a. i en registrering af vejens tilstand fra facade til facade, og omfatter alle de til vejen hørende elementer. En projektgruppe bestående af relevante fagligheder i Teknik- og Miljøforvaltningen sikrer, at der tages højde for tilgængelighed, kulturhistorie mv. i forbindelse med screeningen.



← Genopretningstrængende vejstrækninger efter screening

### TRIN 4 - Prioritering

På baggrund af screening laves et anlægsoverslag på de vejstrækninger, som kan genoprettes. Når strækningerne er prissat, prioriteres de med udgangspunkt i:

- Den enkelte strækningens tilstand.
- Strækningens trafikale belastning. De trafikalt tungt belastede veje vægtes højere end lokalveje, både af hensyn til trafiksikkerhed, fremkommelighed og økonomi, idet nedbrydningen af de trafikbelastede strækninger sker langt hurtigere.

Dertil kommer, at der i prioriteringen tages højde for:

- Geografisk sammenhæng mellem delstrækninger. Af hensyn til fremkommeligheden og økonomien i projektet er det hensigtsmæssigt at genoprette strækninger, som ligger 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 VEJSTRÆKNINGER

## PRIORITERING AF VEJSTRÆKNINGER

På baggrund af koordineringsprocessen og screeningsprocessen i modellens Trin 2 og Trin 3, anvendes Trin 4 for alle de genopretningstrængende strækninger, der kan udføres i 2020-2022. Trin 4 munder ud i en prioritering af de mange genopretningstrængende vejstrækninger.

Skemaet nedenfor viser en forenklet tilgang til, hvordan forvaltningen i praksis prioriterer vejstrækningerne ved at inddele dem i prioritet 1-4 ud fra deres tilstand og trafikale belastning.

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

Vejstrækningerne inddeles indledningsvist i prioritet 1-4 ud fra deres tilstand og trafikale belastning. En vejstrækning med meget dårlig tilstand (+++) med en lille trafikale belastning vil dermed opnå en prioritet 2. Brostensbelagte gader vægtes på lige fod med trafikerede veje, da de er mere komplicerede at hullappe end asfalterede veje.

Prioriteringen af vejstrækningerne er en kompleks proces. Koordinering og synergi med andre projekter har stor betydning for valget af strækninger, og derfor er det eksempelvis ikke altid de mest trafikerede veje, der prioriteres højest. Dertil kommer, at anlægsprojekter er dyre, hvorfor det er afgørende, at de projekter, der overlapper geografisk, udføres i rigtig rækkefølge og helst i samme forløb. Det vil som følge heraf ikke altid være prioritet 1-strækninger, forvaltningen indstiller. Eksempelvis kan et skybrudsprojekt på en prioritet 3-strækning medføre, at strækningen indstilles til genopretning. Derudover vil nogle vejstrækninger nedbrydes hurtigere end andre, hvilket medfører ændringer i deres tilstand og dermed deres prioritet.

Ved samtænkning med andre aktiviteter og projekter vil der være en besparelse. Den konkrete besparelse afhænger af hvor stor synergi, der er mellem genopretningen og aktiviteten. Ved samtænkning undgås også gentagne fremkommelighedsgener i forbin-

delse med anlægsarbejderne. Med kort planlægningshorisont er der ofte ikke samme mulighed for at samtænke og opnå synergi med skybrudsprojekter og andre større anlægsprojekter som ved en længere planlægningshorisont. Det skyldes, at der skal afsættes mere tid til projektering ved samtænkning, samt at der ikke er den nødvendige tid til høringsperioder og myndighedsgodkendelser.

I udvælgelsen af vejstrækninger slås strækninger med geografisk sammenhæng sammen til én gruppe, da det af fremkommelighedsmæssige og økonomiske årsager er hensigtsmæssigt at genoprette mindre strækninger beliggende i samme område samtidig. Ved udvælgelsen tages der også højde for, at det af hensyn til fremkommeligheden er mest hensigtsmæssigt at genoprette vejstrækninger flere steder i byen frem for koncentreret i én bydel.

Vejstrækninger uden trafikale 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 vejstrækninger såvel som mindre komplicerede strækninger uden trafikale belastning.



**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Teknik- og Miljøforvaltningen

## **BYENS FYSIK**

Center for Klimatilpasning  
*Foto Ursula Bach, Københavns Kommune*  
*Layout/grafik TMF BF*



## TM30 Stormflodssikring syd - første del af konkretiseringsfase



### Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog den 22. juni 2017 en stormflodsplan, der anbefaler, at København sikres med en ydre stormflodssikring.

Højvande fra syd udgør den største sikkerhedsmæssige og økonomiske risiko i dag. Risikoen stiger senere meget kraftigt, hvis havvandsstanden stiger som forudsat som nærmere omtalt i stormflodsplanen, hvor stigningen vurderes frem til år 2100 at blive på mellem ca. 70 og 100 cm. En COWI-rapport fra 2017 i forbindelse med stormflodsplanen anbefaler, at der etableres port/dæmning ved Kalvebodbroen så hurtigt som muligt, og at der etableres landbaserede diger de steder, hvor vandet først vil oversvømme land.

I 2019 færdiggøres Ullerupdiget i Tårnby. Det vil reducere risikoen for stormfloder fra syd, men der vil fortsat være en risiko fra højvande, der trænger ind gennem Kalveboderne. Der har før været store stormfloder i Køge Bugt, og en sikring vil minimere skadesomkostninger på fast ejendom samt beskytte mod nedbrud af central infrastruktur såsom Metro.

På denne baggrund anbefaler Teknik- og Miljøforvaltningen, at der igangsættes en konkretisering nu, som det også er anbefalet i stormflodsplanen.

Hvidovre Kommune og Københavns Kommune har indgået en samarbejdsaftale om udvikling af en port/dæmning ved Kalvebodbroen. Aftalen er afhængig af, at der afsættes kommunal finansiering. Kommunerne har sammen ansøgt om 1,5 mio. kr. i støtte (1,2 mio. kr. efter betaling af fondsmoms) hos det nye partnerskab mellem Realdania og Miljø- og Fødevarerministeriet, *Byerne og det stigende havvand*. Støtten forudsætter kommunal medfinansiering, og der ses ikke at være andre medfinansieringsmuligheder. Der vurderes ikke at være flere ansøgningsrunder målrettet projekter, som det ansøgte. Udgifterne i samarbejdet er på i alt 3,0 mio. kr. I Hvidovre Kommune indgår projektet i budgetoplægget til Budget 2020.

Den 4. september 2019 har kommunerne modtaget tilsagn fra partnerskab mellem Realdania og Miljø- og Fødevarerministeriet. Partnerskabet har således imødekommet den fulde ansøgte støtte på 1,5 mio. kr. (1,2 mio. kr. efter fondsmoms), hvorfor den kommunale medfinansiering udgør 1,8 mio. kr. i alt fra Hvidovre Kommune og Københavns Kommune. Kommunerne har aftalt, at den kommunale medfinansiering bør fordeles 50/50 mellem kommunerne. Fordelingsnøglen bygger på COWI's beregninger af skader ved

stormfloder fra syd over 100 år. Derfor søges der med dette budgetnotat om 0,9 mio. kr. til at igangsætte en konkretisering af en ydre stormflodssikring af København.

### Indhold

Indsatsen deles i to faser, og dette budgetnotat angår den første fase (modningsfasen) med analyser, forslag til bidragsmodel med videre. Den anden fase angår forslag til fysiske løsninger. Igangsættelse af den anden fase beslutes først, når resultaterne af første fase foreligger i slutningen af 2020. Efter anden fase, skal der udarbejdes en implementeringsplan. Konkretiseringen skal ske i samarbejde med Hvidovre Kommune, der også har kyst op til Kalveboderne.

En screening i 2017 viser, at anlægsøkonomien for løsningen med sikring i Kalveboderne mod stormfloder fra syd ligger på 400 mio. kr. Der er en række usikkerheder knyttet til dette overslag. Begge faser skal være med til blandt andet at kvalificere anlægsudgifterne.

### *Muligt samarbejde med Hvidovre Kommune og Realdania*

Teknik- og Miljøforvaltningen vil indlede et samarbejde med Hvidovre Kommunes forvaltning om sikring ved Kalveboderne. Aftalen er betinget af politisk godkendelse i begge kommuner og en aftale vil blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget. Teknik- og Miljøudvalget fik ved udvalgsrådet den 17. juni 2019 forelagt et orienteringsnotat om samarbejdsmuligheden.

Der er modtaget tilsagn om midler til modningsfasen hos fonden Realdania, der i samarbejde med Miljø- og Fødevareministeriet kan yde støtte til pilotprojekter inden for deres partnerskab *Byerne og det stigende havvand*. Støtten forudsætter medfinansiering fra kommunerne. Med støtten tilføres projektet også viden og deltagelse i et netværk med 6 andre projekter, der har modtaget støtte fra partnerskabet. Projektets ledelse disponerer over midlerne inden for projektets mål og indsatser, men det forventes, at der er dialog med partnerskabet om anvendelse inden for områder, som Realdania ofte har særligt fokus på for eksempel omverdensinddragelse.

### *Indhold i første fase og anden fase i en konkretisering*

Med dette budgetnotat søges der om midler til første fase (modningsfasen) af en konkretiseringsfase. Der søges midler til analyser og forslag til bidragsmodeller med videre, så fasen kan gennemføres i 2020. I den anden fase af en konkretisering skal der udarbejdes forslag til fysiske løsninger til sikringer. Den fase beslutes først når resultaterne af analyserne og forslag til bidragsmodeller foreligger.

Den første fase (modningsfasen) i 2020 er den, som der søges midler til i dette budgetnotat. Der vil blandt andet ske en kvalificering af skadesberegninger, højvandsstatistik, anlægs- og driftsøkonomi, grundvandsproblematikker, jordforurening, screening af virkninger på miljø og natur, interessentanalyse, dialogprocesser med videre. På baggrund af en foreløbig risikoafdækning finder Hvidovre Kommune og Københavns Kommune, at der i denne fase særligt er tre emner, der skal behandles nærmere:

- Anlæg af sikring i et Natura 2000 område
- Havbundforhold
- Bidragsmodeller.

Fra andre sikringsprojekter i Danmark ses det, at problematikker omkring Natura 2000 og bidragsmodeller kan stoppe eller forsinke projekter væsentligt. Bidragsmodellen skal derfor fastlægge, hvordan udgifterne til sikringen fordeles. Kommunerne kan med hjemmel i kommunalfuldmagten finansiere det indledende udviklingsarbejde med stormflodssikring,



mens udgifterne til selve den fysiske sikring, med udgangspunkt i lov om kystbeskyttelse, også kan fordeles på de ejendomsjere, der får fordel af sikringen. Komplexiteten i at fordele bidrag i et storbyområde vurderes at være højere end i de mange andre sikringsprojekter i Danmark. Det ses i flere kommuner med sikringsprojekter, at bidragsmodeller behandles sent i et forløb og det kan medføre stop eller forsinkelse af projekter. Derfor anbefaler Teknik- og Miljøforvaltningen, at der tidligt (før der udarbejdes forslag til en fysisk løsning) udarbejdes en bidragsmodel.

Analysefasen genbesøger den samfundsøkonomiske vurdering fra stormflodsplanen. Det skyldes, at der siden stormflodsplanen er anlagt et dige i forlængelse af Vestamagerdiget, det såkaldte Ullerupdige, der kan afværge en del skader i København på Amager. Finansministeriets vejledning om den samfundsøkonomiske beregning er også blevet ændret, siden den blev anvendt under udarbejdelse af stormflodsplanen.

I kraft af at der er modtaget tilsagn fra et partnerskab mellem Realdania og Miljø- og Fødevarerministeriet til delfinansiering af udgifterne vil der inddrages viden herfra til kvalificering af arbejdet.

Efter afslutningen af den første fase tages der stilling til, om der skal indledes en anden fase, hvor der udarbejdes forslag til fysiske løsninger til en sikring ved Kalveboderne. Denne aktivitet er ikke dækket af dette budgetnotats midler. Det samlede produkt af første og anden fase vil udgøre grundlaget for en implementeringsplan som kan fremlægges til politisk behandling.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Der skal med forslaget leveres væsentlige bidrag til beslutningsgrundlaget for at etablere en sikring, der er et led i at beskytte mod stormfloder fra syd. Det bemærkes, at stormflodsplanen også anbefaler en sikring ved Amagers østkyst til sikring mod stormfloder fra syd. En indsats om sikring på den strækning bør først behandles, når der er truffet endelig principbeslutning om linjeføring af Østlig Ringvej forventeligt i løbet af 2020. Derfor er sikring ved østkysten ikke taget med i nærværende projekt.

### **Økonomi**

Projektet har estimerede driftsudgifter i alt på 3,0 mio. kr. i 2020, hvoraf 1,5 mio. kr. (1,2 efter betaling af fondsmoms) finansieres via støtte fra det nye partnerskab mellem Realdania og Miljø- og Fødevarerministeriet, *Byerne og det stigende havvand*. De resterende skattefinansierede serviceudgifter er på i alt 1,8 mio. kr. i perioden 2020, hvoraf Hvidovre Kommune finansiere halvdelen, hvorfor den kommunale medfinansiering fra Københavns Kommune er 0,9 mio. kr. i 2020. Projektet forventes ibrugtaget i december 2020.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
- Konkretisering af en ydre stormflodssikring af København.	Service	881				881
<b>Udgifter i alt</b>		<b>881</b>				<b>881</b>

### ***Koordinering og/eller synergi med genopretningsprojekter og andre projekter***

Der er i regi af Overførelsessagen 2018-2019 etableret et Københavnerspor i relation til Lynetteholmen, hvor der i 2019 blandt andet udarbejdes en analyse om stormflodsporte i Kronløbet mellem Nordhavn og det kommende Lynetteholmen. Erfaringer fra den analyse skal indgå i nærværende projekt.

## Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede driftsudgifter i alt på 3,0 mio. kr. i 2020, hvoraf 1,5 mio. kr. (1,2 efter betaling af fondsmoms) finansieres via støtte fra det nye partnerskab mellem Realdania og Miljø- og Fødevarerministeriet, *Byerne og det stigende havvand*. De resterende skattefinansierede serviceudgifter er på i alt 1,8 mio. kr. i perioden 2020, hvoraf Hvidovre Kommune finansiere halvdelen, hvorfor den kommunale medfinansiering fra Københavns Kommune er 0,9 mio. kr. i 2020. Projektet forventes ibrugtaget i december 2020.

**Tabel 2 – serviceudgifter**

(1.000 kr. – 2020 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift (I/U)	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Serviceudgifter</i>								
- Konkretisering af en ydre stormflodssikring af København.	TMU	1000	U	881				881
<b>Serviceudgifter i alt</b>				<b>881</b>				<b>881</b>

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Projektet forventes ibrugtaget december 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2020

## Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke tidligere været udvalgsbehandlet. Teknik- og Miljøforvaltningen vil efter budgetforhandlingerne fremlægge en indstilling til de politiske udvalg (Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen), hvor der bliver budgetteret med midlerne fra Hvidovre Kommune og partnerskabet, herunder også betaling af fondsmoms.

## Bydel

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

## Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til konkretisering af stormflodssikring mod syd.

## TM76 Skærpelse af kravene i miljøzonen



### Baggrund

Med ændringen af miljøbeskyttelsesloven den 7. maj 2019 har Folketinget besluttet at skærpe emissionskravene til dieseldrevne lastbiler og busser og indføre krav til dieseldrevne varebiler i den eksisterende miljøzone, som omfatter Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. De nye og skærpede krav indføres trinvist baseret på køretøjernes alder frem til 2025. For lastbiler og busser betyder det, at de i 2022 skal leve op til krav, som svarer til Euronorm 6, mens varebiler først skal leve op til dette krav i 2025. Borgerrepræsentationen vedtog den 20. juni 2019, at kravene i den eksisterende miljøzone fra den 1. juli 2020 skærpes med de nye emissionskrav til lastbiler, busser og varebiler, der er fastsat i lovgivningen. Borgerrepræsentationen vedtog samtidig, at omkostninger til ny skiltning, information, eftermontering af partikelfiltre med videre skal indgå i forhandlingerne om Budget 2020.

### Indhold

Den eksisterende miljøzone i København blev implementeret i 2008 og har siden en stramning af kravene i 2010 haft samme krav til emissioner for lastbiler og busser. I dag er miljøeffekten af de eksisterende krav i miljøzonen meget begrænset, idet langt de fleste køretøjer allerede lever op til disse krav.

Borgerrepræsentationen har som nævnt den 20. juni 2019 besluttet at implementere de skærpede emissionskrav i den eksisterende miljøzone fra den 1. juli 2020 og budgetnotatet omfatter derfor finansieringsbehov i forbindelse med indførelse af disse. Implementeringen er lovbestemt, og omkostningerne til implementeringen kan opdeles i to aktiviteter:

1. Skiltning og information om nye skærpede krav
2. Eftermontering og drift af partikelfiltre på Københavns Kommunes egne køretøjer

Såfremt der ikke afsættes midler til aktivitet 1 og 2 i Budget 2020, vil Københavns Kommune skulle ansøge miljøministeren om tilladelse til at ophæve miljøzonen i København, hvilket tidligst vil kunne træde i kraft den 1. juli 2020.

Omkostningerne til eftermontering og drift af partikelfiltre i busdriften, vil blive indarbejdet i budgettet for busdrift, i første omgang ved efterreguleringen af 2020 i Budget 2022. Disse udgifter er derfor ikke medtaget i nærværende budgetnotat.

### *Aktivitet 1: Skiltning og information (4,3 mio. kr.)*

I henhold til miljøbeskyttelsesloven er kommunen forpligtet til at skilte miljøzonen. I forbindelse med indførelse af nye krav skal alle eksisterende skilte derfor udskiftes. Omkostninger til nye skilte udgør 1,3 mio. kr.

Kommunen er ligeledes forpligtet til at informere om de nye krav 1. juli 2020, og da kravene skærpes undervejs 1. juli 2022 og 1. juli 2025, skal informationsindsatsen fortsætte helt frem til juli 2025. Informationsindsatsen har det primære formål at orientere vognmænd og virksomheder i tide om de nye krav, så de har mulighed for enten at indkøbe nye køretøjer eller få eftermonteret partikelfiltre på de eksisterende. Omkostninger hertil udgør 3,0 mio. kr. fordelt på årene 2020, 2021, 2022 og 2025. Budgettet er baseret på erfaringer fra indførelsen af miljøzonen i 2008. Eventuelt merforbrug vil blive tilbageført til kommunekassen. Informationsindsatsen kan vise sig at blive billigere, såfremt Miljøstyrelsen koordinerer en samlet informationsindsats på tværs af alle de kommuner, der har tiltrådt de skærpede krav. Miljøstyrelsen har ikke påbegyndt dialogen med kommunerne endnu.

Som i 2008 gennemføres indførelse af de nye krav i tæt samarbejde med Frederiksberg Kommune, og udgifter til fælles skiltning og information deles kommunerne imellem med en fordelingsnøgle efter bl.a. indbyggertal. Frederiksberg Kommune har tilkendegivet, at der kan indgås en lignende aftale i forhold til indførelsen af de skærpede krav med samme fordelingsnøgle som i 2008 (18,6 %).

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen har i forbindelse med indstillingen om indførelse af skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler, som blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 20. juni 2019, anslået udgifterne til 6,4 mio. kr. til disse aktiviteter, hvilket er højere end beløbene i budgetnotatet. Det skyldes mere detaljerede vurderinger på baggrund af udgifterne ved indførelsen af miljøzonen i 2008.

### *Aktivitet 2: Kommunens egne køretøjer (10,4 mio. kr.)*

De af kommunens køretøjer, der ikke lever op til de nye krav, skal have eftermonteret et partikelfilter. Forvaltningerne i Københavns Kommune råder over i alt 55 tunge køretøjer og 237 varebiler/ladvogne, som ikke lever op til kravene. Udgiften hertil er ca. 7,0 mio. kr. for eftermontering af filtre på lastbiler/busser og ca. 3,4 mio. kr. på vare- og ladvogne fordelt over årene 2020-2025. I beløbene er der taget højde for, at kravene skærpes i henholdsvis 2022 og 2025

Udgifterne til eftermontering af partikelfiltre er fordelt på følgende forvaltninger (1.000 kr.). Midlerne tilfalder Teknik- og Miljøforvaltningen, som koordinerer indsatsen på tværs af forvaltningerne.

Forvaltning	TMF	BIF	BUF	KFF	ØKF	SOF	SUF	I alt
Lastbiler	3.450							<b>3.450</b>
Busser			3.450			150		<b>3.600</b>
Varebiler	2.400	150	125	250	150	125	150	<b>3.350</b>
<b>I alt</b>	<b>5.850</b>	<b>150</b>	<b>3.575</b>	<b>250</b>	<b>150</b>	<b>275</b>	<b>150</b>	<b>10.400</b>

For at partikelfiltret fungerer efter hensigten, skal dette efterses og renses årligt, hvorfor der også skal afsættes i alt ca. 3,0 mio. kr. til denne post til og med 2027. Hertil kommer der en udgift på ca. 2,1 mio. kr. til lejeomkostninger til lastbiler, busser og varebiler, når kommunens egne køretøjer er på værksted, samt en årlig udgift til en overordnet projektkoordinator i perioden 2020-2025.

### *Busdriften*

Trafiksbetjeningen Movia har oplyst, at den skærpede miljøzone vil medføre omkostninger til eftermontering af partikelfiltre samt drift heraf. Movia har ikke haft mulighed for at opgøre omkostningerne præcist, da de beror på kommende forhandlinger med de private busoperatører. Movia skønner, at omkostningerne for Københavns Kommune vedrørende skærpelsen i 2020 udgør 0,3-0,7 mio. kr. til eftermontering, mens omkostningerne til eftermontering i 2022 forventes at udgøre 1,0-2,4 mio. kr. Hertil kommer løbende driftsomkostninger, så de samlede omkostninger i 2020-2025 vil udgøre 1,5-3,6 mio. kr. Omkostningerne til eftermontering og drift af partikelfiltre vil blive indarbejdet i budgettet til busdrift, i første omgang ved efterreguleringen af 2020 i Budget 2022.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

En skærpelse af kravene i miljøzonen vil betyde en acceleration i udskiftningen til nyere og mindre forurenende køretøjer, som vil reducere københavnernes eksponering for sundhedsskadelige partikler og gasser fra køretøjernes udstødning. En reduktion i omfanget af de sundhedsskadelige udstødningspartikler og -gasser vil medvirke til at forbedre københavnernes generelle helbred og sundhed i form af færre sygedage og for tidlige dødsfald samt bedre livskvalitet. Derved vil projektet bidrage til at nå målsætningerne i *Klimaplanen KBH2025* samt *Ren luft-planen* fra 2013.

Nationalt Center for Miljø og Energi (DCE) har vurderet, at skærpelsen af kravene, når implementeringen er endelig gennemført i 2025, vil bidrage til en 25 % reduktion i partikeludstødningen og 5 % reduktion af NO<sub>x</sub> (kvælstofoxid) i udstødningen.

En skærpelse af kravene i miljøzonen forventes ikke umiddelbart at bidrage til reduktion af CO<sub>2</sub>, idet køretøjerne fortsat vil anvende fossile drivmidler.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 14 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

### **Økonomi**

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 11,7 mio. kr. i perioden 2020-2025. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på i alt 3,4 mio. kr. Projektet har endvidere estimerede serviceudgifter på 9,0 mio. kr. i perioden fra 2020-2025. Projektet forventes ibrugtaget 1. juli 2020 med yderligere stramninger af kravene 1. juli 2022 og 1. juli 2025.

**Table 1 – Overview of desired activities in all management areas**

Activities in the proposal (1,000 kr. – 2020 p/l)	Management area	Category of construction requests*	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total
<b>Skiltning og information</b>												
Skiltning af miljøzonen	Anlæg	Øvrige		1.250								<b>1.250</b>
Afledt drift fra udskiftning af defekte skilte	Service	-			50	50	50	50	50	50	50	<b>350</b>
Information	Service	-		1.500	500	500			500			<b>3.000</b>
Planlægning og udførelse	Service	-	172	687								<b>859</b>
<b>Opgradering af egne køretøjer</b>												
Påmontering af partikelfiltre	Anlæg	Øvrige		4.950	1.675	1.525	750	750	750			<b>10.400</b>
Leje af køretøjer	Service	-		990	335	305	150	150	150			<b>2.080</b>
Afledt drift på partikelfiltre	Service	-			248	380	454	523	534	544	332	<b>3.015</b>
Ansættelse af koordinator til indsatserne i projektet	Service	-		507	507	507	507	507	507			<b>3.042</b>
<b>Udgifter i alt</b>			<b>172</b>	<b>9.884</b>	<b>3.315</b>	<b>3.267</b>	<b>1.911</b>	<b>1.980</b>	<b>2.491</b>	<b>594</b>	<b>382</b>	<b>23.996</b>

This construction project is expected to be able to achieve efficiency savings (Construction analysis 2016) through the measures:

Efficiency measures	Yes	No
Strengthened coordination (1,5 %),		X
Project optimization (1 %),	X	
Byggeweb (1,7 %),		X
Digitalization 3D (0,1 %),		X
Sourcing strategy (0,3 % of the first 40 mio.)		X
Longer planning horizon (2-4 %)		X
Scaling of construction requirements (0,1 %).		X

Thus, a total efficiency saving of 1,0 % of the total construction sum is achieved. This efficiency saving is included in the economic tables on the total budget request.

### Risk assessment

The project is assessed to be relatively uncomplicated, and therefore no funds are allocated for unforeseen expenses.

## Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 11,7 mio. kr. i perioden 2020-2025. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på i alt 3,4 mio. kr. Projektet har endvidere estimerede serviceudgifter på 9,0 mio. kr. i perioden fra 2020-2025. Projektet forventes ibrugtaget 1. juli 2020 med yderligere stramninger af kravene 1. juli 2022 og 1. juli 2025. Håndtering af stramningerne (herunder information og drift af egne køretøjer) er indregnet i budgettet.

Indførsel af de nye krav gennemføres i tæt samarbejde med Frederiksberg Kommune, og udgifter til fælles skiltning og information deles kommunerne i mellem med en fordelingsnøgle efter indbyggertal. Frederiksbergs bidrag (18,6%) til aktiviteterne er således fratrukket udgiften, svarende til ca. 967.000 kr.

Der skal laves en indtægtsbevilling på Frederiksbergs udgifter til skiltning og information.

### Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlægsmidlerne skal anvendes fra 1. januar 2020 for at nå indsatsen inden 1. juli 2020. Derfor er disse midler stjernemarkeret.

(1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	Indtægt / Udgift (I/U)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>													
- Udførsel	2000	Udgift		6.200	1.675	1.525	750	750	750				
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>6.200</b>	<b>1.675</b>	<b>1.525</b>	<b>750</b>	<b>750</b>	<b>750</b>			<b>11.650</b>	11.650
<i>Afledte serviceudgifter</i>													
- Vedligehold og afledt drift	1000	Udgift	172	3.684	1.640	1.742	1.161	1.230	1.741	594	382	12.346	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>172</b>	<b>3.684</b>	<b>1.640</b>	<b>1.742</b>	<b>1.161</b>	<b>1.230</b>	<b>1.741</b>	<b>594</b>	<b>382</b>	<b>12.346</b>	
<b>Frederiksberg Kommunes bidrag (18,6 %)</b>		Indtægt		625	114	114			114				

### Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat oktober 2019 og ibrugtaget juli 2020.

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

### Bydel og adresse

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

### Tidligere afsatte midler

Der blev i forbindelse med Budget 2005 afsat 20,0 mio. kr. til indførelse af miljøzoner i København fordelt således:

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Budgetaftale 2005	5.000	5.000	5.000	5.000
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>





## ØK77 Understøttelse af KBH 2025 Klimaplanen

### Baggrund

Københavns Kommunes *KBH 2025 Klimaplan* indeholder et mål om, at København bliver verdens første CO<sub>2</sub>-neutrale hovedstad i 2025. Ifølge midtvejsevalueringen af klimaplanen fra juni 2018, vil kommunen være 200.000 ton CO<sub>2</sub> bagud i forhold til at nå dette mål, selv hvis alt potentialet ved alle klimaplanens initiativer indfries.

For at understøtte målet om, at København bliver verdens første CO<sub>2</sub>-neutrale hovedstad i 2025, er parterne enige om, at Københavns Kommune fremadrettet skal understøtte følgende indsatser:

- Udvidelse af vindmølle- og solcelleindsatsen fra 460 MW til 560 MW
- Etablering af pilotprojekt om *Carbon Capture and Storage* på ARC
- CO<sub>2</sub>-udledningen fra bygge- og anlægsmaskiner skal halveres for at opfylde målene i Roadmap 2017-2020
- Undersøgelse af mulighederne for at aftale CO<sub>2</sub>-mål for Københavns Kommunes selskaber.

Som led i hensigten om at understøtte disse initiativer, kan der blive behov for at anmode om supplerende midler i fremtidige budgetforhandlinger.

### Forslag til aftaletekst

#### *Udvidelse af vindmølleindsats*

Parterne er enige om, at vindmølleindsatsens målsætning kan udvides med yderligere 100 MW vind eller øvrig vedvarende energiproduktion, således at målet nu lyder på etablering af i alt 560 MW i 2025. Realiseringen af yderligere 100 MW forudsætter dog, at HOFOR får mulighed for at realisere projekterne om vindmøller på Øresund (ved Nordre Flint og Aflandshage), da disse to projekter er centrale for at realisere de første 460 MW af vindmølleindsatsen. Projekterne på Nordre Flint og Aflandshage vil være københavnerne og kan blive vartegn for København som en CO<sub>2</sub>-neutral hovedstad.

I forbindelse med vedtagelse af seneste revision af strategien for vindmølleindsatsen (Borgerrepræsentationen den 30. november 2017) blev det besluttet, at Københavns Kommunes vindmølleindsats kunne udvides med 100 MW til i alt 460 MW, ligesom HOFOR, der implementerer kommunens vindmølleindsats, kan etablere solceller og andre vedvarende energiteknologier til at opfylde kommunens vindmølleindsats.

En udvidet vindmølleindsats vil bevirke, at der på sigt også er behov for udvidelse af garantirammen til vindmøller og andre VE-teknologier til indfrielse af indsatsen. En udvidelse af garantirammen vil blive forelagt for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen.

#### *Etablering af pilotprojekt om Carbon Capture og Storage på ARC*

FN's klimapanel IPCC har meddelt, at *Carbon Capture and Storage* er en af de centrale teknologier i bestræbelserne for at begrænse den globale opvarmning.

ARC's bestyrelse har besluttet at opstarte forundersøgelser til et pilotprojekt for *Carbon Capture and Storage*. Endvidere undersøger ARC også mulighederne for fx at modtage EU-støtte til projektet.

Parterne er enige om at understøtte etableringen af CO<sub>2</sub>-optag på energianlæg i København og ARC's bestyrelsesbeslutning om at arbejde videre med området. CO<sub>2</sub>-optaget kan finde sted på fx forbrændingsanlægget Amager Bakke.

Efter det er blevet optaget, skal CO<sub>2</sub>'en transporteres fra København og lagres i undergrunden, hvilket både kan ske i Danmark og i udlandet. Parterne noterer sig, at ARC i forbindelse med pilotprojektet afdækker mulighederne for lagring af CO<sub>2</sub> i Danmark og udlandet.

Udover lagring på kort/mellemlangt sigt skal det også understøttes, at der arbejdes med demonstrationsprojekter og teknologisk udvikling med udnyttelse og omdannelse af CO<sub>2</sub> til andre produkter på længere sigt. Genanvendelse af CO<sub>2</sub>'en kunne fx være opgradering til jetbrændstof, naturgas eller metanol.

#### *Halvering af CO<sub>2</sub>-udledningen fra bygge- og anlægsmaskiner*

Parterne er enige om at tage initiativer til, gennem udbud af kommunens egne bygge- og anlægsopgaver, at stille krav om overgang til brug af ikke-fossile drivmidler i bygge- og anlægsmaskiner. Parterne vurderer, at der allerede i dag er lavemissionsbrændstoffer fx certificeret bæredygtig HVO (hydrogeneret vegetabilsk olie) på markedet, som kan reducere CO<sub>2</sub>-udledningen betydeligt fra bygge- og anlægsmaskiner.

Parterne imødeser derfor fællesindstillinger fra Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen i 1. halvår 2020 vedrørende, hvordan og hvor hurtigt overgang til brug af ikke-fossile drivmidler i bygge- og anlægsmaskiner kan implementeres i henholdsvis kommunens egen maskinpark og som en del af kommunens udbud af bygge- og anlægsopgaver, herunder estimat for eventuelle meromkostninger forbundet med overgang til brug af ikke-fossile drivmidler.

Der er ligeledes enighed om at understøtte en generel udvikling i markedet hen imod brug af ikke-fossile drivmidler i bygge- og anlægsprojekter i København. Dette skal ske igennem samarbejder og partnerskaber med markedsaktører og organisationer, hvor kommunen vil facilitere et samarbejdsforum. Det skal ligeledes ske gennem bysamarbejder, som er i gang/under opstart, i Danmark, de nordiske lande, Europa og i bysamarbejdet C40, hvor Teknik- og Miljøforvaltningen deltager.

#### *Undersøgelse af mulighederne for at aftale CO<sub>2</sub>-mål for kommunens selskaber*

Parterne ønsker, at der i løbet af 1. halvår 2020 bliver gennemført en kortlægning af, hvordan Københavns Kommunes selskaber i størst muligt omfang kan understøtte opfyldelsen af Københavns mål om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025. Parterne anbefaler derfor, at de ni større selskaber, som Københavns Kommune er medejer af, beslutter at gennemføre en kortlægning af mulige CO<sub>2</sub>-reducerende tiltag med henblik på, at tiltagene kan besluttes af selskaberne og gennemføres frem mod 2025. Teknik- og Miljøforvaltningen deltager i samarbejdet med kommunens selskaber vedrørende kortlægningen af mulige CO<sub>2</sub>-reducerende tiltag i selskaberne.



## **TM137a Konkretisering af virkemidler til at reducere benzin- og dieselbiltrafikken uden store anlægsinvesteringer**



### **Baggrund**

I 2018 var CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtrafik i Københavns Kommune på lidt over 360.000 ton CO<sub>2</sub>. Det er en reduktion på ca. 25.000 ton siden 2010. CO<sub>2</sub>-udledningen pr. kørt kilometer for biltrafikken steg i 2017 markant som følge af en ekstern opdatering i de transportøkonomiske enhedspriser. Behovet for CO<sub>2</sub>-reduktioner fra vejtrafikken i 2025 er derfor vokset. Med eksisterende tiltag i KBH2025 Klimaplanens Roadmap 2017-2021 vil der stadig være betydelige CO<sub>2</sub>-udledninger tilbage i 2025. Der er behov for at reducere disse udledninger, hvis Københavns Kommune skal nå målet om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025.

Det kræver derfor en anden prioritering af vejnettet end i dag for at sikre den reduktion i CO<sub>2</sub> udledningen, der skal til for at nå målet om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025, da det vil være nødvendigt at reducere antallet af kørte kilometer i benzin- og dieselbil i København, enten ved bortfald af ture eller overflytning til grønnere alternativer, samt ved at omstille køretøjer til alternative drivmidler frem mod 2025. Med udgangspunkt i begrænsede anlægsmåltal er der ligeledes behov for nytænkning i forhold til de konkrete indsatser, så der i højere grad arbejdes med afmærkning og skiltning, midlertidige afspærringer og midlertidige indretninger af byrum mv. Disse tiltag vil senere kunne gøres permanente, hvis der afsættes anlægsmidler hertil.

### **Indhold**

Budgetnotatet består af tre dele:

1. Sammensætning af to til tre indsattpakker til realisering og understøttelse af klimaplanens målsætninger.
2. Tilhørende justering af vejnettsplanen med en ændret prioritering vejnettets funktioner.
3. En samlet analyse af effekterne af indsattpakkerne og vejnettsplanen.

1. Der skal i analysen sammensættes to-tre indsattpakker, som vil have forskelligt fokus og udformes, så indsatserne er skaleret i omfang. Fælles for indsattpakkerne er, at de skal bidrage til at ændre de fysiske og økonomiske incitamentet for at have og bruge benzin- og dieselbil, dels ved at forbedre forholdene for de grønne alternativer, herunder elbiler, kollektiv trafik, cykler og gående primært ved hjælp af afmærkning, justering af signaler

og midlertidige fysiske foranstaltninger, så anlægsinvesteringerne minimeres. Pakkerne forventes at have størst effekt, hvis initiativerne tænkes bydækkende. Det kan dog være en fordel at starte udrulningen i områder med særligt god kollektiv trafik, og i en første fase eventuelt have fokus på Cityringen og den øvrige metros opland/stationsnærhed. Hver indsatspakke designes til at have en CO<sub>2</sub>-effekt på 50.000 ton i 2025, men der udarbejdes også beregninger af tilsvarende indsatspakker, hvor effekten øges til henholdsvis 75.000 ton og 100.000 ton i 2025 under hensyntagen til omkostningseffektivitet ved de skalerede målsætninger. Dette for at sikre viden om muligt spænd i indsatser alt efter hvor stort et behov, der viser sig at være for yderligere CO<sub>2</sub>-reduktion.

Følgende indsatser kan eksempelvis indgå i indsatspakkerne for CO<sub>2</sub>-reduktion fra trafikken:

- Klimavenlig signalprioritering ved at prioritere busser, cykler og fodgængere i kryds.
- Genveje for elbiler, busser og cykler ved at lukke veje for gennemkørsel med benzin- og dieslbiler.
- Trafikdæmpede zoner, hvor sammenhængende områder lukkes helt for gennemkørende trafik og hastighed kan reduceres.
- Omprioritering af vejareal til cykler ved afmærkning og skiltning, herunder reduktion i antal parkeringspladser.
- Parkeringstakster reduceres til 0 kr. for elbiler, men øges marginalt for øvrige biler, så provenuet holdes neutralt.
- Prisen for beboerlicens øges for benzin- og dieslbiler, så den kommer på niveau med sammenlignelige byer som eksempelvis Stockholm, Oslo og Amsterdam.
- Opgradering af buslinjer til A-busniveau.
- Virksomhedsnetværk, som faciliterer en dialog og benchmarking mellem virksomhederne, så de motiveres til at arbejde med grøn mobilitet, hvilket har haft en god effekt i tidligere netværk.
- Skærpede krav til leverandører i kommunens indkøb, og konvertering af kommunens egen transport fra benzin- og dieslbiler til andre transportformer.

2. Initiativer, der grundlæggende ændrer på prioriteringen af vejnettet, vil kun kunne gennemføres, hvis der udarbejdes en ny vejnetsplan. Forslag til justeret vejnetsplan, der med udgangspunkt i indsatspakkerne beskriver i hvilke områder og på hvilke veje de grønne transportformer skal opprioriteres på bekostning af biltrafikken, og modsat på hvilke strækninger den nødvendige biltrafik skal køre, er derfor et væsentligt element af afrapporteringen af analysen. Denne vejnetsplan skal, hvis den godkendes politisk, indgå i kommuneplanen som et kommuneplantillæg.

Der er ikke tidligere lavet en samlet analyse for hele København med udgangspunkt i at reducere benzin- og diesbiltrafikken. Hidtil har der været fokus på enkeltstrækninger eller mindre afgrænsede områder som eksempelvis Middelalderbyen. Det kræver derfor ekstern rådgiverbistand at gennemføre en analyse, der rummer sammensætning af virkemidler i forskellige indsatspakker, herunder økonomiske vurderinger, revideret vejnetsplan inklusiv konkrete tiltag til at realisere denne, samt en samlet og grundig effektvurdering af overflytningspotentialitet og dermed CO<sub>2</sub>-effekten af de forskellige scenarier.

I analysefasen skal Københavns Politi inddrages, da politiets tilslutning til planen er afgørende for at realisere den i praksis.

3. Indsatspakkerne og skaleringerne fra 50.000 ton CO<sub>2</sub>-reduktion til 75.000 ton og 100.000 ton belyses i forhold til miljø- og klimaeffekt, trafikale effekter samt anlægs- og driftsøkonomi med hensyntagen til skaleringernes omkostningseffektivitet.

De to-tre indsatspakker samt den justerede vejnetsplan skal give et godt grundlag for politisk beslutning om videre realisering med henblik på at nå målet om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025. De vil blive afrapporteret til Borgerrepræsentationen i én samlet analyse med henblik på, at de kan indgå i det kommende Roadmap 2021-2025 og i forhandlingerne om Overførselssagen 2020-2021. Indsatspakkerne skal kunne realiseres senest i årene 2022-2023, da det må forventes, at det tager nogle år fra implementering til, at den fulde effekt opnås i 2025.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Med sit fokus på at sammensætte virkemidler til reduktion af den primære kilde til CO<sub>2</sub>-udledning fra vejtransport vil initiativerne understøtte en skærpet indsats frem mod at nå KBH2025 Klimaplanens og Fællesskab Københavns målsætning om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025 og målsætningen om, at mindst 75 % af alle ture skal foregå med de grønne transportformer i 2025 (cykel, gang og kollektiv trafik). Effekten af de forskellige indsatspakker vil blive belyst i analysen.

### **Økonomi**

Indsatsen har estimerede driftsudgifter på 2,8 mio. kr. i 2019-2021 og forventes afsluttet i marts 2021.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Styrings- område	2019	2020	2021	I alt
<i>Analyse af indsatspakker og vejnetsplan</i>					
- Rådgiverbistand	Service		1.950		<b>1.950</b>
- Styling, koordinering, dialog og udførelse	Service	50	690	100	<b>840</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>50</b>	<b>2.640</b>	<b>100</b>	<b>2.790</b>

### ***Koordinering og/eller synergi med genopretningsprojekter og andre projekter***

Rådgiveranalysen vil bygge videre på igangværende analyser som eksempelvis undersøgelser i forbindelse med Østlig Ringvej, københavnersporet til Lynetteholmen og mindre biltrafik i middelalderbyen. Der er stillet forslag om flere større trafikprojekter på Vesterbro, herunder overdækning af banegraven inklusive lukning af Hammerichsgade, Tivoliprojekt på Vesterbrogade og lukning af Vester Voldgade. Overordnede trafikeffekter af disse projekter vil kunne indgå i nogle af indsatspakkerne, hvis det vurderes hensigtsmæssigt i forhold til CO<sub>2</sub>-udledning og trafik, men der vil ikke blive udført detaljerede analyser af de lokale trafikeffekter ved disse projekter. En samlet trafikal analyse af disse projekter indgår som særskilt budgetindspil *TM131 "Analyse af trafikafvikling i Metropolzone"*.

Der er delvist overlap til flere andre budgetnotater, såfremt dette budgetnotat bevilliges:

- *TM41 Reduktion af biltrafik i Indre By og brokvartererne*
  - o analyserne i dette budgetnotat dækker kun en del af kommunen. Til gengæld er tidshorizonten længere. Gives der midler til begge analyser, vil der kunne opnås synergi og forventeligt samlet set gennemføres med en besparelse på 10-30 %.
- *TM71 Anlæggelse af bilfri bydele*

- Initiativ 2 i dette budgetnotat vil ikke være relevant at gennemføre, hvis TM137a prioriteres.
- *TM72 Bilfri gader*
  - Dette budgetnotat er uafhængig af TM137a og b, men de udvalgte otte strækninger vil kunne indgå i analyserne i TM137a, men det kan ikke på forhånd konkluderes, at netop disse strækninger vil bidrage til at nå mål om CO2-neutralitet. Ligesom de også vil kunne indgå i TM137b initiativ 1 om samarbejde med boligforeninger.
- *TM76 Miljøzoner*
  - I sig selv hænger dette budgetnotat ikke direkte sammen med TM137a, da de nye krav i miljøzonen ikke bidrager stort til at reducere CO2-udledningen. Med den nuværende regering kan der blive tale om skærpede krav til miljøzonen, hvilket vil give et samspil.
- *TM80 Grøn citylogistik i Københavns Kommune*
- *TM147 CO2-neutral varelevering*
  - TM80 og TM147 omfatter begge analyser af tung trafik og varelevering og mulighederne for optimering heraf. Det vil skulle koordineres tæt med analysen i TM137a.
- *TM84 Trafikanalyse af åbning af Ladegårds Å uden tunnel*
  - Såfremt dette budgetnotat prioriteres, vil det kunne indgå i en af indsatspakkerne i den samlede analyse af TM137a. Men da det er et stort og gennemgribende trafikalt greb, vil det kræve særlige analyser, og kan derfor ikke bortfalde med det fulde beløb.
- *TM131 Analyse af trafikafvikling i Metropolzone (inkl. Tivoliprojekt på Vesterbrogade mm.)*
- *TM138 Trafikanalyse af bilfri Nørrebro og Vesterbro*
  - De overordnede trafikale effekter af forslagene i TM131 og TM138 vil indgå i den samlede analyse i TM137a, men analyserne i disse budgetnotater vil være mere detaljerede i forhold til de lokale trafikale effekter.

## Bevillingstekniske oplysninger

Indsatsen har estimerede driftsudgifter på 2,8 mio. kr. i 2019-2021 og forventes afsluttet i marts 2021.

**Tabel 2 – Serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2019	2020	2021	I alt
Analyse af indsatspakker og vejnetsplan	1000	50	2.640	100	2.790
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>50</b>	<b>2.640</b>	<b>100</b>	<b>2.790</b>

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Analysen forventes afsluttet og politisk behandlet i Borgerrepræsentationen i marts 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Marts 2021

## Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet. Gennemførelse af indsatsen kræver ikke yderligere politisk godkendelse.

## Bydel og adresse

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

## Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til initiativet.

## TM149 Gratis parkering for elbiler



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om gratis parkering for elbiler. En ændring af bekendtgørelsen for parkering på offentlig vej, der trådte i kraft den 13. februar 2019, fjerner begrænsningen for miljødifferentiering på parkering, hvilket betyder at kommunen har mulighed for at gøre parkering for elbiler gratis.

### Indhold

Der er i dag ca. 1.700 elbiler registreret i Københavns Kommune. Det samlede provenutab ved at indføre gratis parkering for elbiler er ca. 22 mio. kr. årligt. Dette er baseret på en forventning om en mindre, generel stigning i antallet af elbiler, heraf 5-10 % årligt som følge af initiativet, samt bortfald af indtægterne fra delebiler uden fast stamplads.

Effekten af, at gøre parkering for elbiler gratis, forventes at være en stigning i antallet af elbiler, og dermed også en reduktion i CO<sub>2</sub>-udledningen. Uanset hvilket scenarie, der besluttes, vil Teknik- og Miljøforvaltningen udvikle en praktisk administrerbar løsning til implementering af initiativet, således at parkeringsvagterne kan identificere elbiler. Ordningen vil kunne træde i kraft 1. juli 2020, og vil løbe til og med 31. december 2023. Primo 2023 vil Teknik- og Miljøforvaltningen fremlægge en evaluering af ordningen sammen med en anbefaling af, i hvilken form den bør fortsætte. Et budgetnotat om videre finansiering af ordningen vil indgå i forhandlingerne om Budget 2024 på baggrund af evalueringens resultater.

Budgetnotatet indeholder to scenarier til at finansiere gratis parkering for elbiler. Finansieringen kan enten foregå gennem en mindre takststigning for gadeparkering, hvilket vil have en trængselsreducerende effekt for fossilt drevne biler (scenarie 1) eller gennem skattefinansiering (scenarie 2). Scenarierne er gensidigt udelukkende.

#### *Scenarie 1. Finansiering gennem parkeringstakster (-0,4 mio. kr.)*

Scenarie 1 er en forhøjelse af gadeparkeringstaksterne for fossildrevne biler, for at bevare det samlede betalingspres til modvirkning af trængslen i byen. Takststigningerne svarer således til det provenutab, der forventes ved, at parkering for elbiler gøres gratis. Scenariet medfører følgende takststigninger i 2020:



**Tabel 1. Foreslået justering i gadeparkeringstakster**

	Nuværende timetakst for hhv. dag/aften/nat (2019)	Justeret timetakst for hhv. dag/aften/nat (2020)
<b>Gul zone</b>	10 kr./10 kr./2 kr.	11 kr./11 kr./3 kr.
<b>Blå zone</b>	12 kr./14 kr./5 kr.	14 kr./15 kr./5 kr.
<b>Grøn zone</b>	20 kr./14 kr./5 kr.	22 kr./15 kr./5 kr.
<b>Rød zone</b>	37 kr./14 kr./5 kr.	38 kr./15 kr./5 kr.

Takststigningen for 2020 træder i kraft pr. 1.7.2020. Konsekvensen for taksten er beregnet for budget 2020 på baggrund af en forventet stigning i antallet af elbiler. Forvaltningen vil dog årligt genberegne gadeparkeringstakster i forbindelse med forvaltningens takstkatalog for at imødekomme en evt. større stigning i antallet af elbiler.

Den nuværende pris pr. beboerlicens for fossile biler er med dette forslag uændret, da finansieringen udelukkende sker via takstændringer for gadeparkering. I de fleste tilfælde vil de borgere, der i dag har en beboerlicens til en el-bil i stedet blot benytte den gratis gadeparkering. For de få parkeringspladser, der er etableret i kommunens fuldautomatiske parkeringsanlæg samt enkelte andre kommunale p-pladser vil dog gælde, at der fortsat vil være behov for beboerlicens. Dette skyldes et behov for at regulere adgangen til disse specifikke pladser. Takstkataloget for 2020 vil derfor indeholde en beboerlicens til el-biler på 100 kr. pr. bil pr. år. Forvaltningen vil afklare, hvorvidt der kan etableres en teknisk løsning for disse særlige parkeringspladser, der kan fjerne behovet for beboerlicens til elbiler. Teknik- og Miljøudvalget vil blive forelagt en indstilling i foråret 2020.

#### *Scenarie 2. Finansiering gennem skattefinansiering (75,9 mio. kr.)*

Som alternativ til en stigning i gadeparkeringstaksterne kan det årlige provenutab på ca. 22 mio. kr. skattefinansieres.

#### *Overordnede målsætninger og effekter*

Gratis parkering for elbiler bidrager til målet i *KBH 2025 Klimaplanen*, om at omstille personbiler til nye drivmidler. Initiativet vurderes at medføre en stigning på ca. 5-10 % i antallet af elbiler blandt borgere, virksomheder og pendlere, svarende til en CO<sub>2</sub>-reduktion på 200-300 ton årligt og 600-900 ton samlet. Det giver en pris på ca. 3 ton CO<sub>2</sub> pr. 1.000 kr. for scenarie 1 og 0,015 ton CO<sub>2</sub> pr. 1.000 kr. for scenarie 2.

#### **Økonomi**

For begge scenarier gælder, at der i forbindelse med Budget 2019 blev afsat midler til at håndtere en ubalance på parkeringsområdet, herunder en udbetaling til virksomheden Arriva/Drive Now på 5.000 kr. pr. el-delebil bil pr. år frem til ultimo 2020. Derfor vil det beløb, som der er budgetteret med for budgetåret 2020 (herefter omtalt som 'bortfald af ubalance på parkeringsindtægter') skulle modregnes finansiering af en eventuel beslutning om at indføre gratis parkering for elbiler.

Scenarie 1 har estimerede driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2020 og 0,1 mio. kr. i 2021-2023.

**Tabel 2 – Scenarie 1: Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Teknisk udvikling og drift af løsning til identificering af elbiler ifm. parkeringskontrol	Service	150	50	50	50	300
Bortfald af ubalance på parkeringsområdet		-675				-675
<b>Udgifter i alt</b>		<b>-525</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>-375</b>

Scenarie 2 estimerede driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2020 og 0,1 mio. kr. i 2021-2023. Ved scenarie 2 er der desuden et provenutab på 9,6 mio. kr. i 2020, 21,5 mio. kr. i 2021, 22 mio. kr. i 2022 og 22,5 mio. kr. i 2023.

**Tabel 3 – Scenarie 2: Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Teknisk udvikling og drift af løsning til identificering af elbiler ifm. parkeringskontrol	Service	150	50	50	50	300
Provenutab	Service	10.250	21.500	22.000	22.500	76.250
Bortfald af ubalance på parkeringsområdet		-675				-675
<b>Udgifter i alt</b>		<b>9.725</b>	<b>21.550</b>	<b>22.050</b>	<b>22.550</b>	<b>75.875</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projektet er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter. Beregningen af provenutabet er dog et estimat og kan være behæftet med en vis usikkerhed.

Baseret på forvaltningens vurdering er det forudsat i dette initiativ, at el-delebiler uden fast stamplads jf. det nuværende lovgrundlag kan undtages for betalingsparkering på linje med andre elbiler. Forvaltningen har bedt Transport- og Boligministeriet bekræfte denne vurdering og afventer fortsat ministeriets tilbagemelding.

### Bevillingstekniske oplysninger

Scenarie 1 har estimerede driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2020 og 0,1 mio. kr. i 2021-2023.

**Tabel 4 – Scenarie 1: Serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Teknisk udvikling og drift af løsning til identificering af elbiler ifm. parkeringskontrol	1000	150	50	50	50	<b>300</b>
Bortfald af ubalance på parkeringsområdet		-675				
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>-525</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>-375</b>

Scenarie 2 estimerede driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2020 og 0,1 mio. kr. i 2021-2023. Ved scenarie 2 er der desuden et provenutab på 9,6 mio. kr. i 2020, 21,5 mio. kr. i 2021, 22 mio. kr. i 2022 og 22,5 mio. kr. i 2023.

Reglerne for statens modregning af kommunes parkeringsindtægter blev ændret pr. 1. januar 2019. Hidtil har konsekvensen af de eksisterende regler været, at mer-/mindre indtægter kun påvirkede servicemåltallet og dermed ikke havde en finansiel betydning. Fremover og dermed med virkning for dette initiativ vil 30 % af mindre indtægten også have finansiel betydning. Den fulde mindre indtægt vil som hidtil påvirke servicemåltallet.

**Tabel 5 – Scenarie 2: Serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Teknisk udvikling og drift af løsning til identificering af elbiler ifm. parkeringskontrol	1000	150	50	50	50	<b>300</b>
Bortfald af ubalance på parkeringsområdet		-675				
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>-525</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>-375</b>
<i>Afledte servicemåltalseffekt</i>						
- Provenutab	1010	9.575	21.500	22.000	22.500	<b>75.575</b>
- Finansieringstab som følge af manglende parkeringsindtægter	1010	2.875	6.450	6.600	6.750	<b>22.675</b>

**Tabel 6 – Tidsangivelse – begge scenarier**

Projektet forventes igangsat januar 2020, men ordningen vil træde i kraft 1. juli 2020. Initiativet afsluttes i december 2023.

### Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotat har ikke tidligere været udvalgsbehandlet og kan igangsættes uden udvalgsbehandling.

### Bydel og adresse

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

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.



## TM150 Prioritering af grønne taxier



### Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat om prioritering af grønne taxier. Primo april 2019 trådte en revideret vejafmærkningsbekendtgørelse i kraft, som gør det muligt at lave dedikerede pladser til nulemissionstaxier.

### Indhold

Budgetnotatet indeholder et initiativ om prioritering af nulemissionstaxier (herefter kaldet grønne taxier). Såfremt initiativerne besluttet gennemført, udvikles en praktisk administrerbar løsning til implementering af initiativet.

Over en årrække etableres op til 50 grønne taxipladser i takt med behovet, startende med de mest attraktive eksempelvis ved Hovedbanegården, Nørreport og Højbro Plads. Hovedparten af pladserne vil blive konverteret fra almindelige taxier, mens enkelte kan oprettes på nye lokationer, hvor der viser sig at være behov. For at forebygge, at disse pladser optages af konventionelle taxier, vil de jævnlige blive kontrolleret af parkeringsvagter. En lignende løsning er ikke implementeret i andre danske byer, hvorfor implementering af løsningen vil inkludere en dialog med taxibranchen med henblik på at sikre en god modtagelse af initiativet.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

I Region Hovedstaden er der lige nu ca. 15 brinttaxier og 30 el-taxier, mens tallet for emissionsfri taxier i Amsterdam, hvor man længe har tilbudt fordele til grønne taxier, er over 800. En taxi kører i gennemsnit 100.000 km. årligt, og hver taxi, der omstilles til grønne drivmidler, vil medføre en reduktion på ca. 7-8 tons CO<sub>2</sub> pr. år. Omstilles hele taxiflåden til nulemissionstaxier i 2025, vil det samlede potentiale være en reduktion på 20.000-35.000 tons CO<sub>2</sub>. Det vurderes dog ikke, at dette kan nås inden 2025, og et mere realistisk overslag vil være en reduktion på 10-20.000 tons CO<sub>2</sub>. Det svarer til, at ca. halvdelen af taxiflåden i kommunen, som i 2025 forventes at være vokset til ca. 5.000 køretøjer, omstilles til nulemission.

Initiativet vil give virksomheder med grønne taxier bedre mulighed for at få gadeture. Derved forbedres det økonomiske incitament for taxibranchen til at vælge grønne taxier, hvilket vil bidrage til omstillingen af taxibranchen til grønne drivmidler. Foruden dette

initiativ drives omstillingen af andre faktorer såsom prisen og udbuddet af egnede nulemissionskøretøjer, statslige miljøkrav til taxier samt forkørselsret for grønne taxier i lufthavnen.

Omstilling af taxiflåden i Københavns Kommune bidrager til *KBH2025 Klimaplanens* mål om omstilling af personbiler til nye drivmidler.

### Økonomi

Initiativet har estimerede driftsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i perioden 2020-2023. Projektet forventes ibrugtaget i december 2023.

#### Etablering af el-taxipladser, oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2021	2023	I alt
- Etablering af grønne taxipladser	Service	500	250	150	100	1.000
<b>Udgifter i alt</b>	<b>Service</b>	<b>500</b>	<b>250</b>	<b>150</b>	<b>100</b>	<b>1.000</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projektet er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 20 % til uforudsete udgifter. Det handler dels om, at en lignende løsning ikke er implementeret i andre danske byer, og dels om, at chauffører og taxiselskaber med fossilt drevne biler kan tænkes at være forbeholdende over for, at grønne taxier får særlige fordele. En løbende dialog med taxibranchen er derfor central for at opnå en vellykket implementering af projektet.

### Bevillingstekniske oplysninger

Initiativet har estimerede driftsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i perioden 2020-2023. Projektet forventes ibrugtaget i december 2023.

#### Tabel 3 – serviceudgifter

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
- Etablering af grønne taxipladser	Service	500	250	150	100	1.000
<b>Udgifter i alt</b>	<b>Service</b>	<b>500</b>	<b>250</b>	<b>150</b>	<b>100</b>	<b>1.000</b>

#### Tabel 4 – Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat januar 2020 og ibrugtages løbende frem til december 2023.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende frem til December 2023

### Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotat har ikke tidligere været udvalgsbehandlet og kan igangsættes uden udvalgsbehandling.

#### Bydel og adresse

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

**Tidligere afsatte midler**

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.

## TM2a Arbejdsmaskiner og køretøjer på grønne drivmidler



### Baggrund

Omstilling af København Kommunes egne køretøjer og arbejdsmaskiner til fossil- og emissionsfri alternativer er et centralt initiativ i *KBH2025 klimaplanen* og for Københavns Kommune som klimavirksomhed. Ved fossilfri menes, at brændstoffet er fri for fossile brændstoffer (kul, olie og naturgas). I stedet benyttes bæredygtige grønne drivmidler, som er flydende brændstoffer, der er fremstillet af organiske stoffer som for eksempel restprodukter fra skov- og landbrug, slagteriaffald med videre. Ved emissionsfri menes, at maskinerne kører på for eksempel el, brint eller metanol. Køretøjet udleder derfor ikke, som følge af egen drift, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> eller partikler til omgivelserne.

Københavns Kommunes egen flåde udleder i dag over 3.500 ton CO<sub>2</sub> per år samt NO<sub>x</sub> og partikler. At få konverteret den i dag overvejende brug af fossil diesel i mobile vej- og ikke-vejpgående maskiner til i stedet fossil- eller emissionsfri alternativer, er et væsentligt bidrag til at nå målet om CO<sub>2</sub> neutralitet i 2025. Det samlede potentiale i København er på op til 80.000 ton CO<sub>2</sub>, alene for de ikke-vejpgående maskiner.

Budgetnotatet indeholder tre initiativer:

- 1) Merprisen for indkøb af biobrændstoffer i stedet for fossil diesel
- 2) Forsøg med methanol som erstatning for brug af fossil benzin
- 3) Et intelligent system til tankning af biobrændstoffer, som herved kan bruges af alle forvaltninger.

Budgetforslaget kan umiddelbart efter udmøntning reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med ca. 3.000 ton.

### Indhold

Budgetønsket uddybes herunder i forhold til de tre initiativer.

#### *Initiativ 1. Indkøb af grønne biobrændstoffer (4,0 mio. kr.)*

Initiativet dækker midler til merprisen ved at indkøbe biobrændstof, primært hydrogeneneret vegetabilsk olie (HVO), i stedet for fossil diesel. Københavns Kommune

har i alt ca. 900 enheder som kan tanke disse drivmidler. HVO reducerer CO<sub>2</sub>-udledningen med 80-88 % og partikelforureningen med op til 30 %. Biodrivmidler er i dag ca. 5 kr. dyrere pr. liter i indkøb i forhold til konventionel fossil diesel. Initiativet dækker med 1 mio. kr. årligt merprisen ved driftsforbruget med fossilfri diesel i perioden 2020-2023, i alt 4 mio. kr. Dette svarer til omkring 392 kr. per ton CO<sub>2</sub> for en reduktion på ca. 2.550 ton (anslået 85 % reduktion af et årsforbrug på 3000 ton diesel). Der tages løbende stilling til behovet, for midler til at dække merprisen for indkøb af biobrændstof i forhold til markeds- og teknologiudvikling. Teknik- og Miljøudvalget forelægges ultimo 2023 en intern evaluering og vurdering af det fremadrettede behov og økonomi.

#### *Initiativ 2. Test af methanol som brændstof (1,4 mio. kr.)*

Methanol testes som et nyt fremtidigt drivmiddel i to pilotprojekter med en iblanding på mellem 85 % og 100 % til fortrængning af benzin. Dette sker i et samarbejde med vidensinstitutioner og producenter. Initiativet for denne del er opgjort til 1,4 mio. kr. i driftsmidler i en fireårig pilotprojektperiode. Dette dækker nødvendigt udstyr, merpris for forbrug relateret til et mindre antal køretøjer samt udgifter til eksterne tests. Når testopssummeringen er afsluttet, kan budgetønskets initiativ 2 skaleres til at gælde alle eksisterende benzinkøretøjer, såfremt forsøget med methanol viser gode erfaringer med dette. Driftsudgiften for en opskalering kendes først efter testopssummeringen er foretaget og initiativet afsluttet, senest i 2023. Teknik- og Miljøudvalget forelægges ultimo 2023 en vurdering af forsøget og det fremtidige behov for denne del af omstillingen af materiellet til fossil- og emissionsfri alternativer.

#### *Initiativ 3. Indkøb af intelligent system til optankning og elektronisk fakturering (0,8 mio. kr.)*

Initiativet skal dække prisen for indkøb af et intelligent system til optankning og elektronisk fakturering for hele Københavns Kommune af grønne drivmidler. Systemet muliggør, at alle forvaltningers kørselsenheder, der kan tanke grønne drivmidler, kan tanke og faktureres ved hjælp af dette anlæg. Med intelligent tankning får Københavns Kommune mulighed, at tankdata fra hver enkelt tankning overføres til kommunes IT-system. Dermed er det muligt at behandle data om forbruget og sammenholde det med GPS-data på alle de maskiner og køretøjer, som kommunen bruger i dag. Med systemet vil det være muligt at udregne CO<sub>2</sub>-data langt mere præcist end i dag. Beløbet skal anvendes til indkøb, installation og koordinering med driftspladserne samt implementering til IT-systemet. Samlet anlægssum er vurderet til 0,8 mio. kr.

#### *Alle initiativer*

Initiativ 1 og 3 afsluttes i 2023. Hvis en fortsættelse og eventuel justering af initiativ 1 og 2 efter 2023 er relevant, vil dette blive fremlagt i forbindelse med kommende budgetforhandlinger, blandt andet som følge af evaluering og aktuel viden på dette tidspunkt om markeds- og teknologiudvikling.

Initiativ 3 er ikke relevant, såfremt initiativ 1 ikke vælges. Det skyldes, at et tankanlæg til grønne drivmidler til optankning og elektronisk fakturering for hele Københavns Kommune ikke er relevant, hvis initiativ 1 fravælges, da tankanlægget skal bruges til at kunne tanke de grønne drivmidler, også til brug for andre forvaltninger. Der er på nuværende tidspunkt ikke estimeret på den eventuelle rationaliseringsgevinst ved, at der efter indkøb og ibrugtagning af et fælles tankanlæg kan afregnes ved hjælp af elektronisk fakturering.

Initiativerne er en del af det nuværende *KBH2025 Klimaplanen Roadmap 2017-2020*. Initiativet indgår i et internationalt samarbejde om omstilling af ikke vejgående bygge- og



anlægsmaskiner. Samarbejdet har betydning for den fremtidige udvikling af markedet for emissionsfri maskiner.

### Overordnede målsætninger og effekter

Målsætning og effekt af forslaget er, at der umiddelbart efter beslutning kan ske implementering og herved en umiddelbar og væsentlig reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen med 80-88 % (i forhold til den aktuelle brug af fossil diesel) og af partikelforureningen med op til 30 % (igen i forhold til den aktuelle brug af fossil diesel). Forslaget bidrager til at indfri KBH2025 Klimaplanen.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 1,0 årsværk i 2020 (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

### Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i 2020, som anvendes til at servicere tankning med grønne biobrændstoffer. Driftsudgifter til indkøb og test udgør 1,6 mio. kr. i 2020, 1,2 mio. kr. årligt i 2021 og 2022 samt 1,3 mio. kr. i 2023.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Styrings- område	Kategorisering af anlægsønsker	2020	2021	2022	2023	I alt
Indkøb af grønne biobrændstoffer (HVO)	Service		1.000	1.000	1.000	1.000	<b>4.000</b>
Test af methanol som brændstof	Service		636	236	236	336	<b>1.444</b>
Indkøb af intelligent system til optankning og elektronisk fakturering	Anlæg	Øvrig	800				<b>800</b>
<b>Udgifter i alt</b>			<b>2.436</b>	<b>1.236</b>	<b>1.236</b>	<b>1.336</b>	<b>6.244</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering af initiativ 1 og 3 er, at projektet er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter. Den fremtidig pris på HVO er dog afhængig af udbud og efterspørgsel på markedet for biobrændstoffer samt fremtidig afgiftsstruktur i Danmark.

I forhold til håndtering og minimering af risici kan der indgås længerevarende kontrakter med forsynings- og prissikkerhed med den danske leverandør.

Der skal aktivt arbejdes for at få ændret de statslige rammebetingelser. Dette i forhold til at få ændret afgiftsstrukturen, så der betales samme afgift til energiindholdet i for eksempel diesel og nye bæredygtige biodrivmidler. Dette vil på sigt kunne overflødiggøre merudgifter til brug af grønne drivmidler. Tilsvarende vurderes markedsudviklingen indenfor få år at gøre emissionsfri alternativer (eksempelvis el, brint) økonomisk, driftssikkerhedsmæssigt samt teknologisk attraktive i forhold til køretøjer på fossil og fossilfri biobrændstoffer.

### Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i 2020, som anvendes til at servicere tankning med grønne biobrændstoffer. Driftsudgifter til indkøb og test udgør 1,6 mio. kr. i 2020, 1,2 mio. kr. årligt i 2021 og 2022 samt 1,3 mio. kr. i 2023.

**Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering							
- Udførsel	2000	800				<b>800</b>	800*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>800</b>				<b>800</b>	<b>800*</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift	1000	1.636	1.236	1.236	1.336	<b>5.444</b>	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>1.636</b>	<b>1.236</b>	<b>1.236</b>	<b>1.336</b>	<b>5.444</b>	

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2020 og ibrugtaget ultimo januar 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Ultimo januar 2020

**Øvrige tekniske oplysninger**

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

**Bydel og adresse**

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

**Tidligere afsatte midler**

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.

## TM134 Pilotprojekter med udbud af bygge- og anlægsprojekter med krav om fossil- eller emissionsfri arbejdsmaskiner



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2020 om igangsætning af pilotprojekter om udbud af bygge- og anlægsprojekter i Københavns Kommune med krav om fossil- og emissionsfri arbejdsmaskiner inde på selve byggepladserne.

Maskiner i byggeri og anlæg bidrager i Københavns Kommune betydeligt til udledningen af CO<sub>2</sub> med et samlet potentiale for hele København på anslået mindst 80.000 tons CO<sub>2</sub> svarende til den samlede CO<sub>2</sub>-udledning af lastbiler og busser i 2018. En indsats for at nedbringe udledningerne med fossil- og emissionsfrie alternativer har betydning i forhold til at opnå klimaplanens målsætninger i 2025, men også for at få mindsket luftforureningen med NO<sub>x</sub> og partikler samt støjforureningen for såvel de ansatte i byggebranchen som de omkringboende.

Ved fossilfri menes, at brændstoffet er fri for fossile drivmidler (kul, olie og naturgas). I stedet benyttes bæredygtige grønne biodrivmidler, som er flydende drivmidler, der er fremstillet af organiske stoffer som for eksempel restprodukter fra skov- og landbrug, slagteriaffald med videre. Ved emissionsfri menes, at maskinerne kører på for eksempel el, brint eller metanol. Køretøjet udleder derfor ikke, som følge af egen drift, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> eller partikler til omgivelserne.

Budgetnotatet er en udvidelse af et lignende budgetnotat, som forvaltningen har udarbejdet *TM2b Pilotforsøg med udbud af anlægsopgaver med krav om brug af fossil- eller emissionsfri arbejdsmaskiner*. De to budgetnotater er således gensidigt udelukkende.

### Indhold

*Klimaplanens Roadmap 2017-2020* vedtaget af Borgerrepræsentationen den 25. august 2016 indeholder et initiativ om at igangsætte initiativer for at nedbringe udledningerne fra

bygge- og anlægsmaskiner, og sammen med andre byer samarbejde om dette gennem fælles udbud og dialog med markedsaktørerne.

Den samlede indsats ønskes tilrettelagt således:

- En første indsats på kort sigt vedrørende Københavns Kommunes egne maskiner og tunge køretøjer, er en omstilling af disse fra brug af diesel til biodrivmidler allerede fra 2020 (der er udarbejdet særskilt budgetnotat til Budget 2020 om dette *TM2a Arbejdsmaskiner og køretøjer på grønne drivmidler*).
- På kort sigt laves der pilotprojekter med krav om brug af fossil- eller emissionsfri arbejdsmaskiner i Københavns Kommunes anlægs- og byggeprojekter.
- Til at understøtte udviklingen etableres et regionalt samarbejdsforum for markedsdialog med relevante aktører i markedet. Internationalt samarbejde sker med henblik på videndeling og fælles erklæringer og indkøb med andre byer som vil deltage og understøtte en sådan udvikling, eksempelvis Oslo og andre byer som indgår i byorganisationen C40's initiativ om *Clean Construction* på området.
- Målsætningen er på længere sigt, at stille krav om brug af fossil- eller emissionsfri drivmidler i alle udbud af bygge- og anlægsprojekter i Københavns Kommune, gerne fra senest 2023, eller snarest herefter baseret på erfaringerne med pilotprojekter, samarbejdsfora og markedsdialog.

På den baggrund indeholder budgetnotatet fire initiativer:

- Udbud af tre til fem anlægsprojekter i Byens Fysik
- Udbud af op til fem byggeprojekter i Byggeri København
- Monitorering og evaluering af initiativerne, samt etablering af regnskabsmetode
- Etablering af samarbejdsforum med markedsaktører og videndeling med andre byer

De enkelte initiativer uddybes nedenfor.

#### *Initiativ 1. Udbud af tre-fem anlægsprojekter i Byens Fysik (1,0 mio. kr.)*

Teknik- og Miljøforvaltningen finder og udbyder tre-fem relevante, aktuelle og konkrete anlægsprojekter i den eksisterende projektportefølje, hvor der som en del af udbudskravene stilles krav om brug af enten fossilfri eller emissionsfri arbejdsmaskiner. Disse anlægsprojekter fungerer som pilotprojekter, hvorved anlægsmarkedet afprøves i forhold til at kunne levere på denne dagsorden. Dette gælder både i forhold til en vurdering af de tekniske muligheder indenfor maskintyper, merprisen for at stille dette krav, kvaliteten af maskinerne og tidsmæssige forhold i forhold til konventionelt udstyr. Teknik- og Miljøforvaltningen fastsætter udbudskriterier, udbyder og vurderer indkomne projekter. Midlerne går hovedsageligt til den forventede merpris og en mindre del til monitorering og evaluering. Der sikres videndeling om erfaringerne fra projektet med Center for Indkøb i Økonomiforvaltningen.

#### *Initiativ 2. Udbud af op til fem byggeprojekter i Byggeri København (1,0 mio. kr.)*

Byggeri København finder og udbyder op til fem relevante, aktuelle og konkrete byggeprojekter i den eksisterende projektportefølje, hvor der som en del af udbudskravene stilles krav om, at der til hele eller dele af projektet bruges enten fossilfri og/eller emissionsfri arbejdsmaskiner. Disse byggeprojekter fungerer som pilotprojekter, hvorved byggemarkedet afprøves i forhold til at kunne levere på denne dagsorden. Dette gælder både i forhold til en vurdering af de tekniske muligheder indenfor maskintyper, merprisen for at stille dette krav, kvaliteten af maskinerne og tidsmæssige forhold i forhold til konventionelt udstyr. Byggeri København fastsætter udbudskriterier, udbyder og vurderer

indkomne projekter. Midlerne går hovedsageligt til at dække den forventede merpris og en mindre del til monitorering og evaluering. Der sikres videndeling om erfaringerne fra projektet med Center for Indkøb i Økonomiforvaltningen.

### *Initiativ 3. Monitorering og evaluering af initiativer, samt etablering af regnskabsmetode (0,6 mio. kr.)*

For at få det bedste grundlag for at gennemføre en fuld implementering af målet om at anvende fossilfrie drivmidler i alle udbud i Københavns Kommune fra 2023 gennemføres en grundig ekstern evaluering af de gennemførte pilotprojekter i Byens Fysik og i Byggeri København. Der skal etableres et fælles format for monitorering og evaluering af projekter, interview med involverede eksterne og interne parter i projekterne.

Der er i dag ikke en præcis beregning af CO<sub>2</sub>-udledningerne fra bygge- og anlægsmaskiner. I dag er de for København beregnet som Københavns befolkningsmæssige andel af de nationale udledninger. En regnskabsmetode til en mere præcis opgørelse af emissionerne fra bygge- og anlægsmaskiner i København kan eksempelvis være baseret på omsætning i branchen i København, bygge- og anlægsdata, indrapportering af brændselsforbrug i forbindelse med projekter og erfaringer fra blandt andet Oslo. Det skal være en metode som bygger på etablerede og tilgængelige data, så de kan opdateres løbende per år.

### *Initiativ 4. Etablering af samarbejdsforum med markedsaktører og videndeling med andre byer (0,4 mio. kr.)*

Samarbejde med markedsaktører og videndeling med andre byer har en stor betydning for udvikling af indsatsen og gennemførelsen af målet fra 2023, herunder et kommende netværk i byorganisationen C40. Der etableres et regionalt samarbejdsforum, som mødes en til to gange årligt for at drøfte udviklingen og mulige fælles projekter, herunder påvirkning af de nationale rammebetingelser på området.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Initiativerne er en del af det nuværende *KBH2025 Klimaplanen Roadmap 2017-2020*. Initiativerne indgår i et internationalt samarbejde blandt andet i C40-regi om omstilling af ikke vejgående bygge- og anlægsmaskiner. Samarbejdet har betydning for den fremtidige udvikling af markedet for emissionsfri maskiner.

Målet med forslaget er at få en umiddelbar og væsentlig reduktion af udledning af CO<sub>2</sub> og partikler. Brug af HVO vurderes at kunne reducere CO<sub>2</sub>-udledningen med 80-88% og partikelforureningen med op til 30%, og det kan bruges i eksisterende dieselmotorer. El vil i 2025 reducere udledningen af CO<sub>2</sub> og partikler med 100 %. Forslaget bidrager til at indfri *KBH2025 Klimaplanen*.

Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på 2,4 årsværk i 2020 (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

### **Økonomi**

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 3,0 mio. kr. i 2020-2023, hvoraf 2,0 mio. kr. forventes anvendt af de udførende entreprenører til enten indkøb af biobrændstof eller leje og/eller indkøb af emissionsfri arbejdsmaskiner som eksempelvis el eller brint. Desuden udgør driftsudgifter til monitorering, evaluering, etablering af regnskabsmetode 0,6 mio. kr. i 2020-2022 og etablering af regionalt samarbejdsforum og videndeling udgør 0,4 mio.kr. i perioden 2020-2023.

**Table 1 – Overview of desired activities in all management areas**

Activities in the proposal (1.000 kr. – 2020 p/l)	Management area	2020	2021	2022	2023	In total
Merpris til drivmiddel ved udbud af 3-5 anlægsprojekter i Byens Fysik	Service	500	500			<b>1.000</b>
Merpris til drivmiddel ved udbud af op til 5 anlægsprojekter i Byggeri København	Service	500	500			<b>1.000</b>
Monitoring og evaluering af projekter, samt etablering af regnskabsmetode	Service	250	100	250		<b>600</b>
Etablering af samarbejdsforum for markedsaktører og videndeling med andre byer	Service	100	100	100	100	<b>400</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>1.350</b>	<b>1.200</b>	<b>350</b>	<b>100</b>	<b>3.000</b>

### Risikovurdering

The overall risk assessment is that the project is relatively uncomplicated, and there is therefore not allocated funds to unforeseen expenses. The future price of biofuels (for example HVO) is still dependent on bids and enquiries on the market for biofuels and the future tax structure in Denmark. There is a greater uncertainty surrounding the price level of emission-free work machines, for which the requirement should be set as either or, between fossil- or emission-free work machines, but where the emission-free should be favored in relation to fossil-free, as the positive effects are greater with use of these (primarily a greater CO<sub>2</sub> reduction and a significantly greater particle- and noise-reduction benefits).

In relation to handling and minimization of risks it can be considered to enter into longer-term contracts with supply- and price security with the future supplier.

There should be active work to change the national framework conditions in relation to getting changed tax structure, so that the same tax is paid in relation to energy content for example diesel and new sustainable biofuels. This will in the long run be able to offset additional costs for use of green fuels. Corresponding assessment of market development within five years to make emission-free alternatives (for example el, brint) economically, operationally and technologically attractive in relation to vehicles on fossil and fossil-free biofuels.

### Bevillingstekniske oplysninger

The project has estimated service expenses at a total of 3,0 mio. kr. in 2020-2023, of which 2,0 mio. kr. is expected to be used by the performing entrepreneurs for either purchase of biofuel or lease and/or purchase of emission-free work machines for example el or brint. In addition, operating expenses for monitoring, evaluation, establishment of accounting method 0,6 mio. kr. in 2020-2022 and establishment of regional cooperation forum and knowledge sharing 0,4 mio. kr. in the period 2020-2023.

**Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Merpris til drivmiddel ved udbud af 3-5 anlægsprojekter i Byens Fysik	1000	500	500			<b>1.000</b>
- Merpris til drivmiddel ved udbud af op til 5 anlægsprojekter i Byggeri København	1000	500	500			<b>1.000</b>
- Monitorering, evaluering, etablering af regnskabsmetode	1000	250	100	250		<b>600</b>
- Etablering af samarbejdsforum og videndeling	1000	100	100	100	100	<b>400</b>
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>350</b>	<b>200</b>	<b>350</b>	<b>100</b>	<b>1.000</b>

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Projektet forventes igangsat med udbud af pilotprojekter igangsat fra januar 2020 og forventes endeligt afsluttet i december 2023.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet afslutning	December 2023

**Øvrige tekniske oplysninger**

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

**Bydel og adresse**

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

**Tidligere afsatte midler**

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.



## TM65 Flere bænke til ældre



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat på opsætning af 500 nye bænke for at øge muligheden for at færdes og opholde sig i byen for ældre borgere.

### Indhold

København skal udvikles og indrettes, så alle - uanset alder, mobilitet og orienteringsevne – kan bruge byen og dens rekreative områder. Byens fysiske indretning har betydning for, hvem der bruger og tager ophold i byen. Især blandt ældre borgere har det betydning, at der findes bænke, hvor det er muligt at tage et kort hvil. Bænke giver ikke alene mulighed for et tiltrængt hvil, men giver også mulighed for at man som ældre kan tage ophold og være en del af byens pulserende liv og samtidig fastholde et aktivt hverdagsliv.

Det foreslås, at der afsættes midler til opstilling af 500 ekstra bænke i byens rum, af hensyn til ældre københavnernes mulighed for at færdes og opholde sig i byen. Formålet med de nye bænke vil blive fremhævet med påsatte mærkater eller lignende. Der vil blandt andet blive hentet inspiration i de piktogrammer, der ses i busser og som viser, at et sæde fortrinsvist er for ældre. Estimeret udgift til dette er 0,1 mio. kr.

Teknik- og Miljøforvaltningen drifter i dag ca. 7.000 bænke, hvoraf ca. 4.000 er de grønne Københavnerbænke med ryg- og armlæn. Teknik- og Miljøforvaltningen placerer bænkene, så de giver borgerne mulighed for ophold i byrummet baseret på borgernes ønsker og adfærd, samt på steder, hvor der er behov for at understøtte muligheden for tage kunne tage siddende ophold.

Ved opsætning af yderligere 500 københavnerbænke vil afstanden mellem bænkene blive kortere til glæde og gavn for de ældre borgere. En københavnerbænk koster i dag ca. 10.000 kr. i indkøb og opsætning og 500 kr. årligt i afledt drift. Ved opsætning af 500 bænke skal der derfor afsættes 5,0 mio. kr. til indkøb og opsætning af bænke samt 0,3 mio. kr. i årlig drift til renholdelse, herunder graffiti-frensning og vedligeholdelse.



I forbindelse med Overførelsessagen 2018-2019 har Sundheds- og Omsorgsforvaltningen fået bevilliget 0,4 mio. kr. i 2019, til at gennemføre et pilotprojekt for kortlægning af de ældres behov og ønsker til indretning i byrummet. Kortlægningen vil omfatte ønsker til bænkes placering i bydelene Amager, Vesterbro/ Kongens Enghave og Valby.

Den endelige placering af de 500 nye bænke fastlægges baggrund af resultaterne af Sundheds- og Omsorgsforvaltningens pilotprojekt, som forventes færdig ultimo 2019. Resultaterne vil samtidig afdække, om placeringerne af de eksisterende københavnerbænke skal revurderes, så de højere grad imødekommer ældres behov. Placeringen vil blive fastlagt i et samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, hvorefter de to udvalg vil blive orienteret.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Forslaget understøtter målsætningerne i *Fællesskab København* om, at københavnernes skal opholde sig 20 % mere i byrummet og 90 % af københavnernes skal opleve, at det er nemt at komme rundt i byen. Forslaget understøtter også intentionen i *Københavns Ældrepolitik 2019-2022* om, at byen skal udvikles og indrettes, så alle uanset alder og mobilitet skal kunne færdes trygt og nemt i byen og bruge dens rekreative områder.

### **Økonomi**

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 5,2 mio. kr. i 2020. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2020 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2021 og frem til graffiti- og hærværksbekæmpelse, afvaskning samt ukrudtsbekæmpelse. Projektet forventes ibrugtaget løbende fra januar 2020.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Opsætning af 500 bænke	Service	5.000				5.000
Mærkning af 500 bænke	Service	75				75
Afledt drift	Service	125	250	250	250	875
<b>Udgifter i alt</b>		<b>5.200</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>5.950</b>

### **Bevillingstekniske oplysninger**

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 5,2 mio. kr. i 2020. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2020 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende fra januar 2020.

**Tabel 2 – Serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Serviceudgift</i>						
- Indkøb og opsætning og mærkning	1000	5.000				<b>5.075</b>
- Mærkning		75				<b>75</b>
<b>Serviceudgifter i alt</b>		<b>5.075</b>				<b>5.075</b>
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift	1000	125	250	250	250	<b>875</b>
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>125</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	<b>875</b>

**Tabel 3 – Tidsangivelse**

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2020 og ibrugtaget løbende fra januar 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende fra januar 2020

**Øvrige tekniske oplysninger**

Budgetnotatet har ikke tidligere være udvalgsbehandlet og kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling

**Bydel og adresse**

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

**Tidligere afsatte midler**

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.



## TM127 Forbedrede offentlige toiletforhold særligt for ældre borgere



### Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat på hvordan en ekstrabevilling på ca. 5,0 mio. kr. bedst muligt kan forbedre de offentlige toiletforhold for særligt ældre medborgere til Budget 2020.

### Indhold

Der er i dag 143 bemandede og ubemandede toiletter i København Kommune, hvoraf 86 af dem er med handicapadgang og dermed ældrevenlige i forhold til tilgængelighed. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at midlerne kan bruges til at ombygge eksisterende toiletter uden handicapadgang, så de bliver mere tilgængelige for både ældre og handicappede. Alternativ kan der opsættes fire nye Københavnertoiletter, som er toiletter med handicapadgang.

Dette budgetnotat indeholder 2 scenarier, som er gensidigt udelukkende. Begge scenarier er skalerbare.

#### *Scenarie 1. Ombygning af eksisterende park-, kirkegårds- og legepladstoiletter samt bemandede toiletter (5,0 mio. kr. i 2020-2021)*

Københavns Kommunes gadetoiletter som opstilles i dag, er det såkaldte Københavnertoilet, som er et handicaptoilet og ældrevenligt indrettet. Der findes i dag 45 eksisterende toiletter (og 12 pissoirs) i byrummet, som ikke har handicapadgang, og som derfor kan være mindre tilgængelige for ældre og handicappede i forhold til at benytte toiletterne. Disse toiletter findes primært i parker, på kirkegårde og bemandede legepladser. Der findes også bemandede toiletter uden handicapadgang. Ved at gøre toiletterne handicapvenlige vil det øge toilettets tilgængelighed for handicappede, så vel som ældre og gangbesværede. Hvor mange af toiletterne der ville kunne gøres mere tilgængelige for den foreslåede ekstrabevilling, kræver en nærmere undersøgelse af de enkelte toiletter og deres stand. Derfor vil Teknik- og Miljøforvaltningen undersøge de park-, kirkegårds- og legepladstoiletter samt bemandede toiletter, der er placeret i områder, hvor de ældre færdes mest. For at afdække hvilke toiletter det drejer sig om, vil Teknik- og

Miljøforvaltningen gå i dialog med aktører, herunder blandt andet Sundheds- og Omsorgsforvaltningen og Ældresagen, som kender til ældres behov og de steder, hvor toiletforholdene kunne gøres mere ældrevenlige i forhold til, hvor de ældre opholder sig. På baggrund af dialogen vil forvaltningen undersøge kommunes offentlige park-, kirkegårds- og legepladstoiletter samt bemandede toiletter uden handicapadgang de anbefalede steder, for at undersøge mulighederne for at de konkrete toiletter kan ombygges, så de bliver mere handicap og ældrevenlige. Herefter vil Teknik- og Miljøforvaltningen vende tilbage til Teknik- og Miljøudvalget med hvilke toiletter, der med fordel kan gøres mere tilgængelig til glæde for byens handicappede, ældre og gangbesværede.

### *Scenarie 2. Opsætning af fire nye københavnertoiletter (4,8 mio. kr. i 2021-2022)*

Som alternativ til scenarie 1 kan der opsættes fire nye københavnertoiletter, som er indrettet ældre- og handicapvenligt. Her vil Teknik- og Miljøforvaltningen ligeledes gå i dialog med ovennævnte aktører om, hvor toiletterne med fordel kunne etableres med henblik på at tilgodese flest mulige ældre brugere. Efter dialogen vil Teknik- og Miljøforvaltningen undersøge, hvor det er teknisk muligt at placere nye københavnertoiletter på de anbefalede steder og vende tilbage til Teknik- og Miljøudvalget med forslag til konkrete placeringer. Udover udgiften til opsætning af toiletter vil der årligt skulle afsættes 0,3 mio. kr. i afledt drift per toilet. Den afledte drift går til renhold, graffiti afrensning, vedligehold, el og vand.

Teknik- og Miljøudvalget blev den 27. september 2019 orienteret om, at virksomheden, der gennem en rammeaftale med Københavns Kommune, producerer og leverer københavnertoiletterne, er under konkursbehandling. Teknik- og Miljøforvaltningen er påbegyndt arbejdet med udbud af en ny rammeaftale for levering af københavnertoiletter. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer at indgå en rammeaftale med en ny leverandør ved udgangen af 2020. Toiletter vil derfor tidligst kunne opsættes i 2021. Ligeledes vil prisen for toilettet kunne ændre sig med en ny rammeaftale. Afhængig af prisen efter en ny rammeaftale er det derfor muligt, og der vil kunne opsættes flere eller færre toiletter.

### *Overordnede målsætninger og effekter*

Tiltaget understøtter mere ældrevenlige toiletforhold i byen og medvirker til at turister, københavnere og besøgende oplever København som en ren og indbydende by.

## **Økonomi**

### **Scenarie 1**

Projektet har estimerede driftsudgifter på 5,0 mio. kr. i perioden 2020-2021 til ombygning af eksisterende toiletter, som ikke er handicap- eller ældrevenlige. Projektet forventes ibrugtaget løbende fra oktober 2020, og er færdigimplementeret i 2021.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Renovering af toiletter	Service	2.500	2.500			5.000
<b>Udgifter i alt</b>		<b>2.500</b>	<b>2.500</b>			<b>5.000</b>

### **Scenarie 2**

Projektet har estimerede driftsudgifter på 4,8 mio. kr. i perioden 2021-2022 til etablering af fire københavnertoiletter. Dertil skal der afsættes 0,1 mio. kr. i afledt drift i 2021 og 0,8 mio. kr. i 2022 til renhold af toiletterne, graffiti afrensning, vedligehold, el og vand.

Efterfølgende vil der skulle afsættes 1,1 mio. årligt til afledt drift fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende fra oktober 2021.

**Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Opsætning af fire Københavnertoiletter	Service		2.400	2.400		<b>4.800</b>
Afledt drift	Service		140	837	1.116	<b>2.093</b>
<b>Udgifter i alt</b>			<b>2.540</b>	<b>3.237</b>	<b>1.116</b>	<b>6.893</b>

### Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at scenarie 2 er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Det skyldes, at det er uvist hvilke konkrete tilslutningsmuligheder der findes på de kommende placeringer.

## Bevillingstekniske oplysninger

### Scenarie 1

Projektet har estimerede driftsudgifter på 5,0 mio. kr. i perioden 2020-2021 til ombygning af eksisterende toiletter, som ikke er handicap- eller ældrevenlige. Projektet forventes ibrugtaget løbende fra oktober 2020.

**Tabel 3 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Ombygning		2.500	2.500			<b>5.000</b>
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>2.500</b>	<b>2.500</b>			<b>5.000</b>

### Scenarie 2

Projektet har estimerede driftsudgifter på 4,8 mio. kr. i perioden 2021-2022 til etablering af fire københavnertoiletter. Dertil skal der afsættes 0,1 mio. kr. i afledt drift i 2021 og 0,8 mio. kr. i 2022. Efterfølgende vil der skulle afsættes 1,1 mio. årligt til afledt drift fra 2023 og frem. Projektet forventes løbende fra oktober 2021.

**Tabel 4 – Serviceudgifter**

Service (1.000 kr. – 2020 p/l)	Bevilling	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- Opsætning og afledt drift	1000		2.540	3.237	1.116	<b>6.893</b>
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>2.540</b>	<b>3.237</b>	<b>1.116</b>	<b>6.893</b>

**Tabel 5 – Tidsangivelse**

Scenarie 1 forventes ibrugtaget løbende fra oktober 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende fra oktober 2020

## Tabel 6 – Tidsangivelse

Scenarie 2 forventes ibrugtaget løbende fra oktober 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende fra oktober 2021

## Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet. Teknik- og Miljøforvaltningen vil vende tilbage til Teknik- og Miljøudvalget primo 2020 med forslag til de konkrete parktoiletter, som skal renoveres eller med de konkrete placeringer af de nye toiletter.

## Bydel og adresse

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

## Tidligere afsatte midler

Med Budget 2014 blev der afsat 7,0 mio. kr. til etablering af handicapvenlige toiletter i byen. Med Overførselssagen 2014-2015 blev der afsat 0,5 mio. kr. til et sæsontoilet. Med Budget 2016 blev der afsat 2,2 mio. kr. i samlet anlæg til opsætning af to københavnertoiletter. Med Budget 2018 blev der afsat 2,5 mio. kr. til renovering af toiletter og 1,3 mio. kr. i drift i 2018 og 1,5 mio. kr. i drift fra 2019 og frem til løbende vedligehold og reparationer.

(1.000 kr., løbende p/l)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Budgetaftale 2014	3.000	4.000					
Overførselssagen 2014-15		500					
Budgetaftale 2016			2.200				
Budgetaftale 2018					3.800	1.500	1.500
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>3.000</b>	<b>4.500</b>	<b>2.200</b>		<b>3.800</b>	<b>1.500</b>	<b>1.500</b>



## KF7 Copenhagen 2021, WorldPride og EuroGames

### Baggrund

København er vært for WorldPride og EuroGames i 2021. Eventen afvikles som ét LGBTQ+-megaevent under titlen "Copenhagen 2021". Det er første gang, at de to begivenheder forenes i samme by og på samme tidspunkt. Under Copenhagen 2021 forventes der samarbejde og borgerrettede aktiviteter i en række kommuner i både Greater Copenhagen og i Malmø.

Organisationen Happy Copenhagen, som er stiftet af Copenhagen Pride og Pan Idræt, ansøger Københavns Kommune om 24,5 mio. kr. i tilskud til planlægning og afvikling af Copenhagen 2021. Budgetaftalen for 2019 indeholder en hensigtserklæring om at fastlægge udgiftsniveauet for det samlede arrangement med henblik på, at finansieringsbehovet skal indgå i forhandlingerne om budget 2020. Kultur- og Fritidsforvaltningen vurderer, at finansieringsbehovet kan nedjusteres til 17,2 mio.kr.

Samtlige borgmestre i København underskrev i december 2016 en fælles støttetilkendegivelse om værtskabet for WorldPride i København i 2021. En tilsvarende støttetilkendegivelse til EuroGames blev underskrevet i december 2017.

### Indhold

Forslaget indeholder en servicebevilling på i alt 17,2 mio. kr. i 2020-2021 til forberedelse og afholdelse af Copenhagen 2021.

Copenhagen 2021 indeholder i alt tre spor:

- **1) LGBTQ+ - Kulturfestival** i samarbejde med regionens kulturinstitutioner, der skaber oplevelser og indsigt i LGBTQ+-livets mange facetter herunder WorldPride-parade med bred international deltagelse. Festivalen vil over 11 dage integrere kulturinstitutioner, festivaler, teatre, spille- og udstillingssteder i Greater Copenhagen og bl.a. byde på udstillinger, koncerter, filmvisninger, debat m.m.
- **2) EuroGames - Sportsstævne** med afvikling af op til 28 forskellige idrætsgrene, der skal øge opmærksomheden om LGBTQ+-sport og bekæmpe diskrimination på baggrund af seksualitet i sport.
- **3) International menneskerettigheds- og sportsleder-konference** med fokus på menneskerettigheder og foreningskultur i sport indeholdende taler, workshops og paneldebatter med udgangspunkt i LGBTQ+-rettigheder.

Copenhagen 2021 understøtter Kultur- og Fritidspolitikens mål om kulturel mangfoldighed, samt at byen skal være stolt værtsby for idrætsevents, som "rimer på" Københavns profil, og som kan skabe en blivende værdi for byen og københavnere.

### Forventet effekt

Wonderful Copenhagen har i 2019 estimeret, at Copenhagen 2021 vil medføre en turismerelateret omsætning på ca. 176 mio. kr. samt en værditilvækst i turismerelaterede erhverv på ca. 89 mio. kr. Copenhagen 2021 vil endvidere bidrage med betydelig markedsføring af Greater Copenhagen som LGBTQ+-venlig destination.

Happy Copenhagen forventer i alt ca. 750.000 deltagere og gæster under hele Copenhagen 2021, heraf ca. 60.000 deltagere og ca. 500.000 tilskuere til WorldPride paraden, ca. 5.000

deltagere og ca. 10.000 tilskuere til EuroGames. Estimerne er baseret på erfaringer fra lignende events.

### *Aktivering og forankring*

Kultur- og Fritidsforvaltningens erfaring med megaevents er, at det er afgørende for eventens udbredelse og blivende værdi, at der arbejdes fokuseret med forankring og aktivering af eventen, og at der øremærkes midler til indsatsen. Derfor foreslås det, at der afsættes 0,7 mio. kr. til forankring af EuroGames i det københavnske foreningsliv (mangfoldighed og ligestilling i foreningslivet) samt til borger- og foreningsrettede aktiviteter op til og under Copenhagen 2021, som knytter an til Kultur- og Fritidsforvaltningens eksisterende arbejde med udvikling af byens kultur- og foreningsliv. Aktiveringsindsatsen udvikles og afvikles af Kultur- og Fritidsforvaltningen i tæt samarbejde med Happy Copenhagen og med aktiv inddragelse af idrættens organisationer og andre relevante aktører.

**Table 1 – Oversigt over målsætning for adfærdseffekter og evaluering i budgetønsket**

Målgruppe	Indsats	Målsætning	Evaluering af indsatsen
1. LGBTQ-personer 2. Foreninger, organisationer, virksomheder og andre aktører. 3. Borgere generelt	Aktiverings- og forankringsindsatser i forbindelse med Copenhagen 2021 både i regi af KFF og i regi af Happy Copenhagen.	Flere LGBTQ-personer bliver en del af kultur- og foreningslivet. Foreninger, virksomheder og organisationer bliver mere inkluderende. Generel folkeoplysning om LGBTQ.	Happy Copenhagen forventer at lave en større evaluering af eventen og eventens blivende effekter. En konsulentvirksomhed vil lave en kvalitativ og kvantitativ evaluering.

### **Økonomi**

Forslaget indeholder en servicebevilling på i alt 17,2 mio. kr. i 2020-2021 til forberedelse og afholdelse af Copenhagen 2021.

Happy Copenhagens ansøgning til Københavns Kommune lyder dog i alt på 24,5 mio. kr. Heraf er 20 mio. kr. i direkte tilskud til Happy Copenhagen og 4,5 mio. kr. til udgifter i Teknik- og Miljøforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen. Kultur- og Fritidsforvaltningen vurderer, at dele af budgettet for Copenhagen 2021 kan nedskaleres, og at Københavns Kommunes tilskud kan målrettes en sikring af gennemførelse og forankring af eventen. Derfor lyder budgetønsket på 12 mio. kr. i direkte tilskud til Happy Copenhagen fremfor de ansøgte 20 mio. kr.

Kultur- og Fritidsforvaltningens forslag til budget fordeler sig således:

- 12 mio. kr. i direkte tilskud til Happy Copenhagen til planlægning og afvikling af Copenhagen 2021,
- 0,7 mio. kr. til Kultur- og Fritidsforvaltningens forankring af Copenhagen 2021 i det københavnske foreningsliv (mangfoldighed og ligestilling i foreningslivet) samt til borger og foreningsrettede aktiviteter op til og under Copenhagen 2021, som knytter an til Kultur- og Fritidsforvaltningens eksisterende arbejde med udvikling af byens kultur- og idrætsliv.
- 4,1 mio. kr. i udgifter til Teknik- og Miljøforvaltningen til renhold, natåbne bemandede toiletter, projektledelse, ekstra myndighedsbehandling og trafikledelse i forbindelse med Copenhagen 2021



- 0,4 mio. kr. i udgifter til Kultur- og Fritidsforvaltningen i forbindelse med brug af idrætsanlæg under EuroGames.

Kultur- og Fritidsforvaltningen anbefaler, at Københavns Kommunes direkte tilskud til Happy Copenhagen på 12 mio. kr. går til at sikre gennemførelse af selve eventen samt aktiviteter, der understøtter eventens blivende effekter.

### *Samlet eventbudget og anden finansiering*

Det samlede eventbudget for Copenhagen 2021 i 2020-2021 er angivet til ca. 89 mio. kr. Heraf ansøges Københavns Kommune om et tilskud på 24,5 mio. kroner. Københavns Kommune stiller yderligere Øksnehallen til rådighed for eventen, ligesom de københavnske Idrætsanlæg stilles til rådighed til EuroGames. Ekstraudgifter til rengøring og ekstra bemanning i forbindelse med brug af idrætsanlæg er en del af budgetønsket.

Det samlede offentlige tilskudsbehov i 2020-2021 er på ca. 39,6 mio. kr. I gennemsnit kalkuleres med en offentlig medfinansiering svarende til ca. 45 procent af det samlede eventbudget i 2020-2021. De resterende midler søges i private fonde og erhvervsponsorater.

Happy Copenhagen har modtaget i alt 17,7 mio. kr. fra Ligestillingsministeriet, Region Hovedstaden, Malmö Stad og en anonym fond. Frederiksberg Kommune er ansøgt om 3,5 mio. kr. i tilskud i 2020-2021. Roskilde og Helsingør Kommune er hver ansøgt om 1 mio. kr. i tilskud i 2020-2021.

Københavns Kommune har med Budget 19 støttet Happy Copenhagen med 6,5 mio. kr. og med overførelsessagen 2017-2018 med 3 mio. kr. Københavns Kommune har tillige bevilget 3,1 mio. kr. til budfasen i 2016-2018.

**Tablet 2: Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

<b>Aktiviteter i forslaget</b> <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	<b>Styrings- område</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>I alt</b>
Direkte tilskud til Happy Copenhagen	Service	4.000	8.000	12.000
TMF- Ekstra myndighedsopgaver	Service	714	714	1.428
TMF - Trafikafvikling og -information	Service	408	408	816
TMF- Renhold	Service		1.428	1.428
TMF- Natåbent af toiletter	Service		408	408
KFF – Idrætsanlæg	Service		400	400
KFF - forankring i det københavnske idræts- og kulturliv	Service	300	400	700
<b>Udgifter i alt</b>		<b>5.422</b>	<b>11.758</b>	<b>17.180</b>

### **Risikovurdering og proces**

Kultur- og Fritidsforvaltningen vurderer på baggrund af den hidtidige dialog med Happy Copenhagen, at der er en reel risiko for, at Happy Copenhagen ikke kan skaffe den tilsigtede medfinansiering fra øvrige offentlige bidragsydere, fonde og sponsorer.

Ud af det samlede budget på ca. 89 mio. kr. er der, ifølge Happy Copenhagen, i juni 2019 et udestående finansieringsmål på ca. 77 mio. kr., hvilket svarer til 87% af budgettet.

Manglende finansiering vil medføre en nedskalering af eventen. Der er således en reel risiko for, at eventen ikke kan gennemføres som beskrevet i ansøgningen. Happy Copenhagen vurderer, at en nedskalering af eventen vil medføre færre deltagere til eventen og hermed en mindre turismerelateret omsætning. Der er på hver budgetpost afsat 5-10% til uforudsete udgifter.

Der vurderes ikke at være væsentlige risici forbundet med den organisatoriske forankring af projektet. Copenhagen Pride og Pan Idræt, som står bag bud- og projektorganisationen Happy Copenhagen, har erfaring med afvikling af events. Tiltaget kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 3– Udgifter til service:**

(1.000 kr. – 2020 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/Udgift (I/U)	2020	2021	I alt
Direkte tilskud til Happy Copenhagen	KFU	1060	U	4.000	8.000	12.000
TMF- Ekstra myndighedsopgaver	TMU	1000	U	714	714	1.428
TMF - Trafikafvikling og -information	TMU	1000	U	408	408	816
TMF- Renhold	TMU	1000	U		1.428	1.428
TMF- Natåbent af toiletter	TMU	1000	U		408	408
KFF – Idrætsanlæg	KFU	1060	U		400	400
KFF - forankring i det københavnske idræts- og kulturliv	KFU	1060	U	300	400	700
<b>Udgifter i alt</b>				<b>5.422</b>	<b>11.758</b>	<b>17.180</b>

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydele

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

### Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2015	2016	2017	2018	2019
Overførselssagen 2014-15	500				
Budgetaftale 2016 – budfasen og fundraising		1.000	800	500	
Budgetaftale 2018 – budfasen på EuroGames og planlægning af WorldPride				300	
Overførselssagen 2017-18 – sekretariatsdrift af Copenhagen 2021				3.000	
Budgetaftale 2019 – Planlægning af Copenhagen 2021					6.500
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>500</b>	<b>1.000</b>	<b>800</b>	<b>3.800</b>	<b>6.500</b>



## ØK73 Tour de France

### Baggrund

København er sammen med Erhvervsministeriet, Roskilde Kommune, Nyborg Kommune, Vejle Kommune og Sønderborg Kommune blevet tildelt værtskabet for Tour de France Grand Départ 2021. Projektet er som helhed forankret i et interessentskab – Grand Départ Copenhagen Denmark 2021 I/S - som er stiftet af Erhvervsministeriet og de fem værtskommuner. Borgerrepræsentationen besluttede 22. juni 2017, at Københavns Kommune indtrådte som medejer af interessentskabet. Københavns Kommune skal, jf. Budget 2019, bidrage med 25 mio. kr. til interessentskabet. Parterne var ligeledes enige om, at yderligere udgifter for Københavns Kommune til afviklingen af Tour de France Grand Départ, herunder udgifter til afvikling af planlægning og afvikling af lokale sideaktiviteter samt øvrige værtsbyforpligtelser, vil indgå i de kommende budgetforhandlinger.

### Indhold

Der er indgået et juridisk bindende aftalegrundlag ved stiftelsen af interessentskabet, hvori opgavefordelingen mellem interessentskabet og kommunerne er fastlagt. Udgifterne forbundet med interessentskabets opgaver dækkes af indskuddene fra interessenterne – herunder Københavns Kommune. Indskuddet dækker bl.a. betalingen til de franske arrangører (A.S.O.), international og national markedsføring, udvalgte hovedaktiviteter som del af 100 dagsprogrammet for Grand Départ Copenhagen - bl.a. et nationalt motionsløb - samt planlægning af større events som gallamiddag og holdpræsentationen.

Københavns Kommunes udgifter til værtsbyforpligtelserne, som fremgår af opgavefordelingsaftalen, er *ikke* dækket af Københavns Kommunes bidrag til interessantselskabet.

Afholdelsen af Tour de France, Grand Départ, adskiller sig væsentligt fra f.eks. EM i fodbold 2020, hvor DBU har projektledelsen for de lokale værtsforpligtelser. Ved Tour de France er Københavns Kommune projektleder for en række lokale værtsforpligtelser og har således både det organisatoriske og økonomiske ansvar. Der forventes store bymæssige og trafikale ændringer omkring Grand Départ i København. Tour- arrangørerne estimerer, at der vil være op til 500.000 tilskuere i København alene til enkeltstarten.

### Værtsbyforpligtelser

Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen har gennemgået opgavefordelingsaftalen og inddelt værtsbyforpligtelserne i to kategorier:

- 1) Værtsbykrav. De bundne opgaver, som står detaljeret beskrevet som kontraktkrav for afviklingen af Grand Départ i København. (Need to)
- 2) Værtsbyaktiviteter. De opgaver, som det forventes, at værtsbyen løfter, men hvor den konkrete opgaveløsning er mere fri, og niveauet og ambitionerne kan skaleres.

### Værtsbykrav (need to)

Værtsbykravene kan opdeles i to hovedområder:

- **Tekniske værtsbykrav.** TMF's opgaver i forbindelse med selve afviklingen af løbet. Herunder klargøring og genopretning af løbsrute og offentlige arealer, afspærring, renhold, terrorsikring/sikkerhed, parkering, trafikoplægning, borgerinformation mv., jf. bilag 1 "Budgetoversigt fra Teknik- og Miljøforvaltningen".
- **Host city dressing og kommunikation.** Herunder aktivering og markedsføring af løbet, udsmykning af byen, dekoration af gul cykelrute i byen, bannere langs ruten, Tour de France-udstilling centralt i byen mv.

### Værtsbyaktiviteter

Udover ovenstående værtsbykrav er der en række forventninger til Københavns værtsbyaktiviteter før, under og efter Tour de France Grand Départ. Dette kan opdeles i følgende hovedområder:

- Åben partnerplatform – herunder "100 days programme"
- Fanzone – herunder storskærmsvisning og tilhørende sideaktiviteter
- Legacy – udvikling af cykelinfrastruktur f.eks. ved opstilling af mere varige installationer
- Frivillighedskorps
- Yderligere outreach aktiviteter.

Kendetegnende for disse områder er, at Københavns Kommune har en større frihed til selv at definere opgaverne og omfanget. Økonomiforvaltningen vil i samarbejde med Kultur- og Fritidsforvaltningen samt Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejde et oplæg vedr. værtsbyaktiviteterne i forbindelse med udmøntningen af midlerne fra Megaeventpuljen.

### Økonomi

Udgifterne til afholdelsen af Grand Départ Copenhagen skal afholdes i 2020 og 2021. Det er dog nødvendigt, at midlerne til de tekniske værtsbykrav afsættes i forbindelse med budget 2020, da der skal indgås bindende aftaler med operatører og underleverandører. I oversigten over udgifterne på i alt 15,6 mio. kr. til de tekniske værtsbykrav indgår (som udgangspunkt) 7 årsværk i Teknik- og Miljøforvaltningen fordelt på 2020 og 2021. Dette kan justeres, når der er bedre overblik over hvilke opgaver, der med fordel kan udbydes til eksterne aktører.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Service/ anlæg	2019	2020	2021	2022	2023	I alt
Klargøring og genopretning af ruten, start og målområder mv.	Service	0	300	3.700	0	0	<b>4.000</b>
Mobilitet, trafikledelse og trafikinformation	Service	0	1.200	2.600	0	0	<b>3.800</b>
Renhold, toiletter, affaldshåndtering	Service	0	0	2.300	0	0	<b>2.300</b>
Myndighed, tilladelser, klager	Service	0	1.100	1.100	0	0	<b>2.200</b>
Sikkerhed og beredskab, buffer samt andet	Service	0	300	2.200	0	0	<b>2.500</b>

Værtsbyaktiviteter samt host city dressing og kommunikation	Service	0	4.000	3.000	0	0	<b>7.000</b>
Finansiering af værtsbyaktiviteter samt host city dressing og kommunikation fra Megaeventpuljen	Service	-3.900	-3.100	0	0	0	<b>-7.000</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>-3.900</b>	<b>3.800</b>	<b>14.900</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14.800</b>

Det indstilles, at omkostningerne til værtsbyaktiviteter samt værtsbykravene relateret til host city dressing og kommunikation udmøntes via Megaeventpuljen, og at parterne afsætter 7 mio. kr. fra Megaeventpuljen med restpuljemidlerne fra 2019 på 3,9 mio. kr. samt 3,1 mio. kr. fra 2020 puljen. Ved den konkrete ansøgning til megaeventpuljen fremlægges specifikation over aktiviteterne.

Til sammenligning havde Utrecht Kommune i Holland, som var vært for Grand Depårt i 2017, samlede udgifter på ca. 45 mio. kr., og det samlede budget for Tour de France-starten i Utrecht var ca. 135 mio. Kr.

Teknik- og Miljøforvaltningen er ansvarlig for afholdelse af udgifterne til de tekniske værtsbykrav, herunder også ift. leverandøraftaler, afrapportering mv. Parterne er enige om, at Teknik- og Miljøforvaltningen efter dialog med Økonomiforvaltningen kan overføre midler mellem sine aktiviteter indenfor de opgaver, der betegnes som tekniske værtsbykrav jf. bilag 1, og at eventuelle mindredgifter til Teknik- og Miljøforvaltningens opgaver i forbindelse med projektet tilfalder kassen.

Der vil løbende komme specifikationer af de enkelte værtsbykrav både i forhold til omfang og pris i forbindelse med, at der kommer mere detaljerede kravbeskrivelser fra de franske arrangører (A.S.O.), og der samtidigt indhentes tilbud fra operatører/leverandører. Teknik- og Miljøforvaltningen vil derfor i samarbejde med Økonomiforvaltningen løbende tilpasse de enkelte budgetposter.

### **Risikovurdering og proces**

A.S.O. kan have yderligere krav til Københavns værtskab i forbindelse med deres tekniske gennemgang, der afholdes i sensommeren 2020. Derudover skal særligt udgifter forbundet med sikkerhed og terrorsikring forventeligt justeres løbende.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift	2019	2020	2021	2022	2023	I alt
Klargøring og genopretning af ruten, start og målområder mv.	TMU	Ordinær drift	U	0	300	3.700	0	0	<b>4.000</b>
Mobilitet, trafikledelse og trafikinformation	TMU	Ordinær drift	U	0	1.200	2.600	0	0	<b>3.800</b>
Renhold, toiletter, affaldshåndtering	TMU	Ordinær drift	U	0	0	2.300	0	0	<b>2.300</b>
Myndighed, tilladelser, klager	TMU	Ordinær drift	U	0	1.100	1.100	0	0	<b>2.200</b>
Sikkerhed og beredskab, buffer samt andet	TMU	Ordinær drift	U	0	300	2.200	0	0	<b>2.500</b>
Værtsbyaktiviteter samt host city dressing og kommunikation	TMU	Ordinær drift	U	0	4.000	3.000	0	0	<b>7.000</b>
Finansiering af værtsbyaktiviteter samt host city dressing og kommunikation fra Megaeventpuljen	ØU	Økonomisk forvaltning, service	U	-3.900	-3.100	0	0	0	<b>-7.000</b>
<b>Udgifter i alt</b>				<b>-3.900</b>	<b>3.800</b>	<b>14.900</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14.800</b>

### Bydel

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

### Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2019	2020	2021
Overførselssagen 2018-19	8.300	0	0
Juniindstillingen til Budget 2020	0	8.300	8.300
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>8.300</b>	<b>8.300</b>	<b>8.300</b>

Indskud til I/S. Første rate på 8,3 mio. kr. blev afsat i Overførselssagen 2018-2019. Anden rate (8,3 mio. kr.) og tredje rate (8,3 mio. kr.) blev indarbejdet i budgetforslaget for Budget 2020 med juniindstillingen.

### Bilag

1. Udspecificerede budgetposter for TMF-opgaver ved afholdelse af Tour de France 2021, Grand Départ.

## Bilag 1. Udspecificerede budgetposter for opgaver i regi af Teknik- og Miljøudvalget ved afholdelse af Tour de France 2021, Grand Depårt.

Opgave (mio. kr. 2020 p/l)	2020	2021	Usikkerhed	Muligt udbud	Bemærkninger
<b>Klargøring og genopretning af ruten, start og målområder mv.</b>					
Plan for fysisk indretning	0,3		Lille	Ja	0,5 årsværk i 2020
Fysiske ændringer og genopretning		0,5	Mellem	Nej	Afventer A.S.O. tekniske rapporter
Afspærring med hegn langs hele ruten		0,7	Lille	Ja	Erfaring fra andre store arrangementer
Fjerne uhensigtsmæssigt parkerede biler		0,5	Mellem	Delvist	Forudsætter effektiv borgerinformation
Midlertidige fodgængerbroer		0,5	Mellem	Ja	Erfaring fra andre arrangementer
Terrorsikring i forhold til politiets ønsker		1,0	Stor	Delvist	Afventer detaljerede ønsker fra politi
Beredskab ved hændelser		0,1	Stor	Nej	Kan vokse, fx ved voldsomt vejr
Indretning og møblering af vip-zone og fan-zone		0,1	Mellem	Ja	Afventer A.S.O. tekniske rapporter
Strøm og vand i start og målområder		0,3	Mellem	Ja	Uden TV-produktion. Afventer A.S.O. tekniske rapporter
<b>Sum - Klargøring og genopretning</b>	<b>0,3</b>	<b>3,7</b>			
<b>Mobilitet, trafikledelse og trafikinformation</b>					
Plan for trafikafvikling, mobility manager	0,6	0,6	Lille	Ja	1,0 årsværk i både 2020 og i 2021
Scenarier - trafikmodel	0,3	0,3	Mellem	Nej	0,5 årsværk i både 2020 og 2021
Skilte til trafikomlægning og P-forbud		1,0	Lille	Ja	Erfaring lignende arrangementer
Etablering af midlertidig bilparkering		0,2	Mellem	Ja	Skal afklares med A.S.O. i tekniske rapporter
Etablering af midlertidig cykelparkering		0,2	Mellem	Ja	Skal afklares med A.S.O. i tekniske rapporter
Trafikinformation	0,3	0,3	Lille	Nej	0,5 årsværk i både 2020 og 2021 Periode reduceret
MinRejseplan, tilpasning			Mellem	Nej	Tages ud. Ikke del af kontrakt
<b>Sum - Mobilitet, trafikledelse og trafikinformation</b>	<b>1,2</b>	<b>2,6</b>			
<b>Renhold, toiletter, affaldshåndtering</b>					
Renhold af løbsrute, inkl. reklamekaravane		0,1	Lille	Nej	Vurdering, Byens Drift – Gennemkørsel efter karavane
Renhold af Vip og Fan-zoner		0,3	Lille	Nej	Vurdering, Byens Drift
Ekstra generelt renhold, Indre By og brokvarterer		0,3	Mellem	Nej	Vurdering, Byens Drift
Renhold efter promotion og side-events		0,2	Stor	Nej	Antal og omfang af arrangementer og side-events kendes ikke
Toiletter til løbsrute, Vip og fan-zoner		1,0	Mellem	Ja	Baseret på 1.200 enheder
Ekstra opsyn og renhold af bemandede og ubemandede toiletter		0,1	Lille	Nej	Vurdering, Byens Drift
Affaldshåndtering		0,3	Mellem	Nej	
<b>Sum - Renhold, toiletter, affaldshåndtering</b>	<b>0,0</b>	<b>2,3</b>			

Opgave (mio. kr. 2020 p/l)	2020	2021	Usikkerhed	Muligt udbud	Bemærkninger
<b>Myndighed, tilladelser, klager</b>					
Myndighed. Råden over vej, tilsyn, Byliv	0,6	0,6	Lille	Nej	1,0 årsværk i både 2020 og 2021 Periode reduceret
Myndighed, byggetilladelser, støj mv.	0,2	0,1	Lille	Nej	Samlet 0,5 årsværk i 2020 og 2021 Periode reduceret
Beboerinformation		0,3	Lille	Ja	Opgangsplakat, sms, e-boks, call center, lobbyinitiativer
App	0,3	0,1	Lille	Ja	Fokuseret på borgerinformation, afklares med I/S
<b>Sum - Myndighed, godkendelser</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>			
<b>Andet</b>					
Sikkerhed og beredskab, samaritter		0,3	Mellem	Ja	
Frivillige		0,3	Mellem	Ja	Vagtskema, forplejning mv. Rekrutteres gennem Copenhagen Volunteers.
Operatør, planlægning og administration	0,3	0,6	Mellem	Ja	Periode reduceret
Risiko for skader på byudstyr		0,5	Mellem	Nej	Baseret på krav til Distortion om garanti på 350.000 kr.
Risiko for ekstra krav fra A.S.O.		0,5	Mellem	Nej	Nye krav i A.S.O. tekniske rapporter
<b>Sum - Andet</b>	<b>0,3</b>	<b>2,2</b>			
<b>I alt – Værtsbyforpligtelser hos Teknik- og Miljøforvaltningen</b>	<b>2,9</b>	<b>11,9</b>			





## ØK75 Bedre servicekultur i Københavns Kommune

### Baggrund

Forligsparterne afsatte med Budget 2019 i alt kr. 4,5 mio. i 2019-2020 (heraf 1 mio. kr. til procesunderstøttende tiltag) til iværksættelse af en gennemgribende ekstern undersøgelse, der skulle identificere en række initiativer, der markant forbedrer København Kommunes service overfor virksomheder.

### Indhold

Den eksterne undersøgelse er delt op i en foranalyse og en hovedanalyse. Foranalysen er gennemført i foråret 2019 og indeholder en række konkrete forslag til indsatsområder, der skal arbejdes videre med i en hovedanalyse. Økonomiudvalget traf beslutning om sporene i hovedanalysen i august.

Det forventes, at der arbejdes med følgende indsatsområder i hovedanalysen:

- 1) Fælles strategi for virksomhedsservice
- 2) Etablering af tværgående strategi for serviceindgange og kanaler
- 3) Model for opsamling og bearbejdning af data om virksomhedernes behov
- 4) Etablering af systematisk feedback model
- 5) Kortlægning af lokalplaner

En række af forslagene indbefatter udvikling af konkrete modeller, der kan indeholde behov for udvikling af eksempelvis nye it-løsninger, herunder initiativ 3 og initiativ 4.

### Forslag til aftaletekst

*”Parterne er enige om, at det er vigtigt, at Københavns Kommune fortsætter arbejdet med at forbedre servicen over for byens virksomheder. Parterne vil fortsat prioritere og understøtte udvikling af virksomhedsservicen, herunder supplerende finansiering ifm. udvikling af nye tiltag, såfremt der er behov herfor. Ved at forbedre servicen over for virksomhederne kan kommunen være med til at sikre, at virksomhederne kan have fokus på at øge produktivitet, vækst og beskæftigelse - til gavn for byens udvikling.”*



## ØK70 Charter for arbejdsfællesskaber

### Baggrund

Tillidsdagsordenen er bredt forankret i Københavns Kommune og dagsordenen har stor opbakning fra politikere, administrativ ledelse og medarbejderorganisationer.

Den nuværende Borgerrepræsentation har ikke drøftet kodeks for tillid, der blev vedtaget i 2013, ligesom det varierer, hvordan de enkelte forvaltninger har implementeret tillidsdagsordenen samt formuleringerne om arbejdsfællesskaber i budgetaftalen for 2016. Det er derfor relevant, at Borgerrepræsentationen genbekræfter og træffer beslutning om at videreudvikle tillidsdagsordenen med fokus på arbejdsfællesskaber som et væsentligt omdrejningspunkt.

Det foreslås på den baggrund, at der vedtages et charter for arbejdsfællesskaber. I den forbindelse afsættes 5 mio. kr. til at understøtte forvaltningernes forankring af charteret og indsats for at implementere stærke arbejdsfællesskaber.

### Forslag til aftaletekst

*"Parterne er enige om, at charter for arbejdsfællesskaber udgør det naturlige næste skridt i Københavns Kommunes tillidsdagsorden. Charteret udgør en politisk ramme for forvaltningernes fælles indsats for arbejdsfællesskaber for derigennem at bidrage til bedre trivsel og lavere sygefravær blandt medarbejderne samt bedre service for borgerne. Parterne er enige om, at alle forvaltninger aktivt skal understøtte forankring af charteret og stærke arbejdsfællesskaber.*

*Der afsættes:*

- 5,0 mio. kr. på service i 2020 til at understøtte forankring af charteret samt øvrige indsatser for at styrke og implementere arbejdsfællesskaber i forvaltningerne"

### Indhold

#### *Charter for arbejdsfællesskaber*

Det næste skridt i tillidsdagsordenen er charter for arbejdsfællesskaber, der har til formål at udgøre en formel politisk ramme for forvaltningernes fælles arbejde med arbejdsfællesskaber som en del af tillidsdagsordenen. Charteret vedtages af Borgerrepræsentationen og underskrives af alle borgmestre samt repræsentanter for de faglige organisationer.

Indholdet i charteret er ni pejlemærker for stærke arbejdsfællesskaber. Charteret skal således bidrage til at sikre et stærkt fokus i alle forvaltninger på arbejdsfællesskaber, samt at der også fremover er en politisk besluttet fælles forståelse af - og tilgang til - de bærende elementer i tillidsdagsordenen, herunder arbejdsfællesskaber. Charteret er udarbejdet i forlængelse af det eksisterende kodeks for tillid, og de enkelte forvaltninger skal, som det var tilfældet med kodeks for tillid, fortsat have rum til at implementere og omsætte dagsordenen i en lokal kontekst.

### *Forankring af charter og understøttelse af stærke arbejdsfællesskaber*

Det foreslås at afsætte 5 mio. kr. i Budget 2020 til at forankre charteret i de enkelte forvaltninger og understøtte stærke arbejdsfællesskaber.

Midlerne skal understøtte forvaltningernes forankring af charteret samt øvrige indsatser, der med udgangspunkt i en styrkelse af arbejdsfællesskabet kan bidrage til at øge trivslen og nedbringe sygefraværet blandt medarbejderne samt skabe mere kvalitet i opgaveløsningen til gavn for borgerne.

Forvaltningerne har ansvar for og frihed til lokal tilrettelæggelse og udmøntning af midlerne. Det er et krav, at midlerne anvendes til at forankre charteret samt øvrige aktiviteter målrettet implementering og styrkelse af arbejdsfællesskaber, så midlerne supplerer den løbende almindelige indsats i forvaltningerne for at skabe gode og velfungerende arbejdspladser med et godt arbejdsmiljø, lavt sygefravær og effektiv opgavevaretagelse.

Det er ligeledes et krav, at forvaltningerne skal dokumentere, hvordan pengene anvendes. Der udarbejdes medio 2020 en midtvejsstatus på forankring af charteret og udmøntning af midlerne, og der afrapporteres endeligt til Økonomiudvalget primo 2021. Der kan på den baggrund tages stilling til evt. yderligere indsatser.

### **Økonomi**

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

<b>Aktiviteter i forslaget</b> <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	<b>Service/ anlæg</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>I alt</b>
Charter for arbejdsfællesskaber	-	0	0	0	0	<b>0</b>
Forankring af charter og understøttelse af arbejdsfællesskaber i forvaltningerne	Service	5.000	0	0	0	<b>5.000</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>5.000</b>	0	0	0	<b>5.000</b>

Det foreslås, at de 5 mio. kr. fordeles forholdsmæssigt til udvalgene i 2020 med udgangspunkt i antal medarbejdere, jf. nedenstående tabel.

**Tabel 2 – Fordeling**

<b>Udvalg</b>	<b>Antal årsværk regnskab 2018</b>	<b>Procent andel</b>	<b>Fordeling af 5 mio. kr.</b>
Børne- og Ungdomsudvalget	15.536	41%	2.064
Sundheds- og Omsorgsudvalget	6.836	18%	908
Socialudvalget	6.723	18%	893
Teknik- og Miljøudvalget	2.638	7%	350
Beskæftigelses- og Integrationsudvalget	2.281	6%	303
Økonomiudvalget	2.091	6%	278
Kultur- og Fritidsudvalget	1.524	4%	203
<b>Hovedtotal</b>	<b>37.630</b>	<b>100%</b>	<b>5.000</b>

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 3 – Udgifter til service, overførsler eller finansposter**

<i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	<b>Udvalg</b>	<b>Bevilling</b>	<b>Indtægt/ Udgift</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>I alt</b>
Forankring og understøttelse	BUU	Administration	U	2.064	0	0	0	2.064
Forankring og understøttelse	SUD	Tværgående opgaver	U	908	0	0	0	908
Forankring og understøttelse	SOU	Administration	U	893	0	0	0	893
Forankring og understøttelse	TMU	Ordinær drift	U	350	0	0	0	350
Forankring og understøttelse	BIU	Administration	U	303	0	0	0	303
Forankring og understøttelse	ØU	Økonomisk forvaltning, service	U	278	0	0	0	278
Forankring og understøttelse	KFF	Kultur og Fritid	U	203	0	0	0	203
<b>Udgifter i alt</b>				<b>5.000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5.000</b>



## ØK52 Indvendigt vedligehold

### Baggrund

I Overførselssagen 2018-2019 blev der bevilliget en del af de nødvendige midler til at løfte det indvendige bygningsvedligehold. Samtidig blev det besluttet, at restfinansiering af arbejdet med indvendigt vedligehold skulle indgå i budgetforhandlingerne 2020. Restfinansieringen skal anvendes til at finansiere tre initiativer inden for indvendigt vedligehold, jf. beskrivelse nedenfor.

Udover restfinansieringen indgår ligeledes et budgetønske om et varigt serviceløft til finansiering af de ansvarsområder, der overdrages fra forvaltningerne til KEID. Et varigt serviceløft vil bidrage til at mindske vedligeholdelsefterslæbet og fremadrettet reducere behovet for ekstraordinære anlægsbevillinger til vedligehold, hvilket vil mindske presset på anlægsmåltallet.

### Indhold

På baggrund af det foreløbige arbejde med indvendigt vedligehold, har KEID udarbejdet tre initiativer for indvendigt vedligehold. Initiativerne skal samlet sikre en bedre og mere effektiv styring og planlægning af indvendigt bygningsvedligehold under hensyntagen til den nødvendige fleksibilitet på kommunens institutioner og tilbud.

Initiativerne er:

1. Ny ansvarsfordeling for bygningsvedligehold med tilhørende økonomideling mellem forvaltningerne og KEID
2. Abonnementsordning for indvendigt vedligehold til kommunens decentrale enheder
3. Måltrettet anvendelse af midler til indvendigt vedligehold

KEID vurderer, at en ny, tydelig og fagligt funderet ansvarsfordeling for bygningsvedligehold sammen med en frivillig abonnementsordning vil gøre det lettere for både ledere og medarbejdere som anvender bygningerne.

Abonnementsordningen vil sammen med en måltrettet anvendelse af midler understøtte, at indvendigt vedligehold prioriteres og gennemføres rettidigt, samt at de nødvendige midler afsættes.

De tre tiltag vil samlet reducere behovet for omkostningstunge helhedsrenoveringer på sigt.

Godkendelse af ny ansvarsfordeling indebærer bevillingsoverførsler fra forvaltningerne til KEID samt et varigt serviceløft til finansiering af de overdragede ansvarsområder.

Forvaltningerne har i fællesskab, i regi af koordinationsgruppen for ejendomsdrift fastsat det samlede behov til 32,8 mio. kr. og har indmeldt et samlet forbrug på området på 14,7 mio. kr., hvilket giver en difference på 18,1 mio. kr. Det foreslås, at der vælges mellem to modeller til dækning af differencen mellem det fastsatte behov og det indmeldte forbrug:

- Model 1: Forvaltningernes bidrag følger det indmeldte forbrug  
 Model 2: Forvaltningernes bidrag fastsættes til 70 pct. af udgifterne til behovet for indvendigt vedligehold

De økonomiske konsekvenser af modellerne i perioden 2020-2023 fremgår af tabel 1, hvor det samlede serviceløft i perioden enten er 80,6 mio. kr. ved model 1 eller 39,6 mio. kr. ved model 2.

**Tabel 1 – Samlede økonomiske konsekvenser i perioden 2020-2023 ved de to finansieringsmodeller samt restfinansiering til projekt indvendigt vedligehold i 2020**

Beskrivelse (1.000 kr. – 2020 p/l)	Restfinansiering til projekt 2020	Serviceløft 2020-2023	Samlet finansiering der søges i budgetforhandlingerne
Model 1: Forvaltningernes bidrag følger det indmeldte forbrug	8.225	72.404	80.629
Model 2: Forvaltningernes bidrag fastsættes til 70 pct. af udgifterne til behovet for indvendigt vedligehold	8.225	31.392	39.617

#### *Evaluering og evt. effektiviseringscase*

Såfremt der opnås bevilling til restfinansiering til implementering af de tre initiativer inden for indvendigt vedligehold, vil KEID endvidere forelægge en effektiviseringscase til Overførselssagen 2019-2020 med en effektivisering for de serviceaftaler, som med den nye ansvarsfordeling overgår til KEID. Her forventes en effektivisering på ca. 8-12 pct. for serviceaftaler.

KEID vil primo 2022 forelægge resultatet af en evaluering af de tre initiativer, som kan indgå i budgetforhandlingerne 2023. Evalueringen vil afdække, om den nye ansvarsfordeling fungerer hensigtsmæssigt, hvorvidt der er tilstrækkeligt økonomisk grundlag for løsning af de opgaver, der er overført til KEID, hvorvidt abonnementsordningen har understøttet prioriteringen af indvendige vedligeholdelsesopgaver, samt i hvilket omfang, der i øvrigt skal ske tilpasninger på baggrund af indhentede erfaringer.

#### **Økonomi**

Forvaltningerne har fastsat det samlede behov for løsning af de opgaver, der flyttes til KEID med den nye ansvarsfordeling til 32,8 mio. kr. årligt, som skal anvendes til afhjælpende indvendigt vedligehold og serviceaftaler. Herudover ansøges om restfinansiering på 8,2 mio. kr. i 2020 til implementering af den nye model for indvendigt vedligehold med ny ansvarsfordeling, abonnementsordning og målrettet anvendelse af midler til indvendigt vedligehold. De samlede udgifter fremgår af tabel 2.

**Tabel 2 – Samlede udgifter der enten finansieres af forvaltningerne eller råderummet**

Beskrivelse (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	I alt
Afhjælpende vedligehold og serviceaftaler	Service	32.812	32.812	32.812	32.812	<b>131.248</b>
Restfinansiering til implementering af de tre initiativer indenfor indvendigt vedligehold	Service	8.225	0	0	0	<b>8.225</b>
<b>I alt</b>		<b>41.037</b>	<b>32.812</b>	<b>32.812</b>	<b>32.812</b>	<b>139.473</b>

Der skal tages stilling til, hvor meget finansiering, der skal overføres fra forvaltningerne til KEID. Forvaltningerne har samlet indmeldt et forbrug på området på 14,7 mio. kr., hvilket giver en difference på 18,1 mio. kr. til det samlede behov på 32,8 mio. kr.

*Model 1: Forvaltningernes bidrag følger det indmeldte forbrug*

Med model 1 overfører forvaltningerne 14,7 mio. kr. til KEID, hvilket er det indmeldte forbrug til indvendigt vedligehold. Dermed ansøges årligt om 18,1 mio. kr. i budgetforhandlingerne til et varigt serviceløft samt 8,2 mio. kr. til restfinansiering, jf. tabel 3. I tabel 4 fremgår behovet for vedligeholdelsesudgifter i hver forvaltning og den tilhørende finansiering med finansieringsmodel 1.

**Tabel 3 – Model 1: Forvaltningernes bidrag følger det indmeldte forbrug**

Beskrivelse (1.000 kr. – 2020 p/l)	2020	2021	2022	2023	I alt
Finansieres af forvaltningerne og overføres til KEID	14.711	14.711	14.711	14.711	<b>58.844</b>
Varigt serviceløft	18.101	18.101	18.101	18.101	<b>72.404</b>
Restfinansiering til implementering af de tre initiativer inden for indvendigt vedligehold i 2020	8.225	0	0	0	<b>8.225</b>
<b>I alt</b>	<b>41.037</b>	<b>32.812</b>	<b>32.812</b>	<b>32.812</b>	<b>139.473</b>

**Tabel 4 – Model 1: Vedligeholdelsesbehov og finansiering fordelt på forvaltning**

Forvaltning	Afhjælpende vedligehold	Serviceaftaler	Samlet behov til KEID	Indmeldt forbrug til bevillingsoverførsel	Difference til varigt serviceløft	Finansiering pct.
BIF	142	151	<b>293</b>	293	0	100%
BUF	10.081	10.676	<b>20.757</b>	6.482	-14.275	31%
KFF	2.014	2.132	<b>4.146</b>	922	-3.224	22%
SOF	1.613	1.708	<b>3.321</b>	3.321	0	100%
SUF	513	543	<b>1.056</b>	830	-226	79%
TMF	244	258	<b>502</b>	126	-376	25%
ØKF	1.329	1.408	<b>2.737</b>	2.737	0	100%
<b>I alt</b>	<b>15.936</b>	<b>16.876</b>	<b>32.812</b>	<b>14.711</b>	<b>-18.101</b>	-

## Model 2: Forvaltningernes bidrag fastsættes til 70 pct. af udgifterne til behovet for indvendigt vedligehold

Med model 2 overfører forvaltningerne i alt 25,0 mio. kr. svarende til, at forvaltningerne minimum dækker 70 pct. af det identificerede behov for den respektive forvaltning. Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen, Socialforvaltningen og Økonomiforvaltningens bidrag vil dække 100 pct., mens Sundhed- og Omsorgsforvaltningens bidrag dækker 79 pct. Dermed ansøges årligt om 7,9 mio. kr. i budgetforhandlingerne til et varigt serviceløft samt 8,2 mio. kr. til restfinansiering, jf. tabel 5. I tabel 6 fremgår behovet for vedligeholdelsesudgifter i hver forvaltning og den tilhørende finansiering med model 2.

**Tabel 5 – Model 2: Forvaltningernes bidrag fastsættes til 70 pct. af udgifterne til behovet for indvendigt vedligehold**

Beskrivelse (1.000 kr. – 2020 p/l)	2020	2021	2022	2023	I alt
Finansieres af forvaltningerne og overføres til KEID	24.964	24.964	24.964	24.964	<b>99.856</b>
Varigt serviceløft	7.848	7.848	7.848	7.848	<b>31.392</b>
Restfinansiering til implementering af de tre initiativer inden for indvendigt vedligehold i 2020	8.225	0	0	0	<b>8.225</b>
<b>I alt</b>	<b>41.037</b>	<b>32.812</b>	<b>32.812</b>	<b>32.812</b>	<b>139.473</b>

**Tabel 6 – Model 2: Vedligeholdelsesbehov og finansiering for hver forvaltning**

Forvaltning	Afhjælpende vedligehold	Serviceaftaler	Samlet behov til KEID	Minimumsfinansiering på 70 pct.*	Difference til varigt serviceløft	Finansiering pct.
BIF	142	151	<b>293</b>	293	0	100%
BUF	10.081	10.676	<b>20.757</b>	14.530	-6.227	70%
KFF	2.014	2.132	<b>4.146</b>	2.902	-1.244	70%
SOF	1.613	1.708	<b>3.321</b>	3.321	0	100%
SUF	513	543	<b>1.056</b>	830	-226	79%
TMF	244	258	<b>502</b>	351	-151	70%
ØKF	1.329	1.408	<b>2.737</b>	2.737	0	100%
<b>I alt</b>	<b>15.936</b>	<b>16.876</b>	<b>32.812</b>	<b>24.964</b>	<b>-7.848</b>	-

\* BIF, SOF, ØKF og SUF bibeholder deres indmeldte forbrug og finansiering.

## Restfinansiering til implementering af de tre initiativer inden for indvendigt vedligehold

Til Overførselssagen 2018-2019 søgte KEID om samlet 15,8 mio. kr. til udvikling og implementering af initiativer for indvendigt vedligehold i 2019 og 2020. Her blev der bevilliget 7,8 mio. kr. til aktiviteter i 2019 med anførsel af, at restfinansiering indstilles til Budget 2020. Derfor søges nu restfinansieringen på 8,2 mio. kr. til at implementere de tre initiativer i 2020, jf. tabel 7.



**Tabel 7 – Restfinansiering til implementering af de tre initiativer inden for indvendigt vedligehold i 2020**

Beskrivelse <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Bevilget ved OFS 18/19	Restfinansiering 2020	I alt
<b>1. Tydelig og fagligt funderet ansvarsfordeling</b> Implementering og kommunikation af ny ansvarsfordeling	2.744	1.759	<b>4.503</b>
<b>2. Tilbud om abonnement til decentrale enheder</b> Udarbejdelse af syn, kommunikation og implementering	343	1.614	<b>1.957</b>
Kommunikation og implementering	343	614	<b>957</b>
Pulje til syn af de institutioner, der vælger at tilslutte sig	-	1.000	<b>1.000</b>
<b>3. Målettet anvendelse af midler</b> Kommunikation, økonomiopfølgning og implementering	343	205	<b>548</b>
<b>Registrering og prissætning af tekniske installationer på forvaltningernes del af de nuværende snitflader</b>	2.020	-	<b>2.020</b>
<b>Udbedringer af tekniske installationer</b> Prioriteres til installationer, der udgør en sikkerhedsrisiko, fx brand- og elinstallationer	1.500	3.547	<b>5.047</b>
<b>Systemudvikling</b> Tilpasning af eksisterende systemer til håndtering af ny ansvarsfordeling og abonnementsmodel	500	1.100	<b>1.600</b>
<b>I alt</b>	<b>7.793</b>	<b>8.225</b>	<b>16.018</b>

### Risikovurdering og proces

Implementeringen af de tre initiativer for indvendigt vedligehold kan igangsættes som beskrevet i dette budgetnotat, hvis der bevilliges 8,2 mio. kr. i restfinansiering, jf. tabel 7, godkendes bevillingsoverførsler fra forvaltningerne til KEID og bevilliges et varigt serviceløft efter enten finansieringsmodel 1 på 18,1 mio. kr. eller finansieringsmodel 2 på 7,8 mio. kr.

Såfremt at den nye ansvarsfordeling for indvendigt bygningsvedligehold besluttes, vil Økonomiudvalget efter vedtagelsen af Budget 2020 få forelagt en indstilling, der fastlægger en model for ændring af budgettet ved til- og afgang af ejendomme svarende til den model, der i dag eksisterer for udvendigt vedligehold. I dag håndteres udvendigt vedligehold som en del af kommunens huslejemodel, hvor KEIDs budget løbende tilpasses ved til- og afgange med en fastsat sats pr. kvadratmeter.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 8 – Model 1: Forvaltningernes bidrag følger det indmeldte forbrug**

(1.000 kr., 2020 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt /udgift	2020	2021	2022	2023	I alt
Overførsel fra forvaltningerne til KEID	ØU	1171 - KEID GB vedligehold	U	11.916	11.916	11.916	11.916	<b>47.664</b>
Overførsel fra forvaltningerne til KEID	ØU	7170 - KEID Overførsler m.v	U	59	59	59	59	<b>236</b>
Overførsel til KEID	KFU	1060 - Kultur og Fritid-Srv	U	-922	-922	-922	-922	<b>-3.688</b>
Overførsel til KEID	BUU	3310 - Dagtilbud – Demograf	U	-5.182	-5.182	-5.182	-5.182	<b>-20.728</b>
Overførsel til KEID	BUU	3330 - Undervsn-Demografi	U	-1.056	-1.056	-1.056	-1.056	<b>-4.224</b>
Overførsel til KEID	BUU	3320 - Dagtilbud special	U	-127	-127	-127	-127	<b>-508</b>
Overførsel til KEID	BUU	3370 - Sundhed – Demografi	U	-117	-117	-117	-117	<b>-468</b>
Overførsel til KEID	SOU	3415 – Ældre	U	-830	-830	-830	-830	<b>-3.320</b>
Overførsel til KEID	SUD	3330 - Tværgående opgaver	U	-958	-958	-958	-958	<b>-3.832</b>
Overførsel til KEID	SUD	3000 - Børnefamilier	U	-501	-501	-501	-501	<b>-2.004</b>
Overførsel til KEID	SUD	3220 - Borgere med handicap	U	-725	-725	-725	-725	<b>-2.900</b>
Overførsel til KEID	SUD	3200 - Borgere med sindslidelse	U	-550	-550	-550	-550	<b>-2.200</b>
Overførsel til KEID	SUD	3210 - Udsatte voksne	U	-552	-552	-552	-552	<b>-2.208</b>
Overførsel til KEID	SUD	3100 - Hjemmepleje	U	-35	-35	-35	-35	<b>-140</b>
Overførsel til KEID	TMU	1000 - Ordinær drift	U	-126	-126	-126	-126	<b>-504</b>
Overførsel til KEID	BIU	3510 - Beskæftigelsesindsats	U	-235	-235	-235	-235	<b>-940</b>
Overførsel til KEID	BIU	3530 - Efterspørg. Indsats	U	-59	-59	-59	-59	<b>-236</b>
Varigt serviceløft	ØU	1171 - KEID GB vedligehold	U	18.101	18.101	18.101	18.101	<b>72.404</b>
Restfinansiering til implementering af de tre initiativer i 2020	ØU	1171 - KEID GB vedligehold	U	3.547	0	0	0	<b>3.547</b>
Restfinansiering til implementering af de tre initiativer i 2020	ØU	1170 - KEID, Service	U	4.678	0	0	0	<b>4.678</b>
<b>Udgifter i alt</b>				<b>26.326</b>	<b>18.101</b>	<b>18.101</b>	<b>18.101</b>	<b>80.629</b>

**Tabel 9 – Model 2: Forvaltningernes bidrag fastsættes til 70 pct. af udgifterne til behovet for indvendigt vedligehold**

<i>(1.000 kr. 2020 p/l)</i>	<b>Udvalg</b>	<b>Bevilling</b>	<b>Indtægt /udgift</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>I alt</b>
Overførsel fra forvaltningerne til KEID	ØU	1171 - KEID GB vedligehold	U	22.169	22.169	22.169	22.169	<b>88.676</b>
Overførsel fra forvaltningerne til KEID	ØU	7170 - KEID Overførsler m.v	U	59	59	59	59	<b>236</b>
Overførsel til KEID	KFU	1060 - Kultur og Fritid-Srv	U	-2.902	-2.902	-2.902	-2.902	<b>-11.608</b>
Overførsel til KEID	BUU	3310 - Dagtilbud – Demograf	U	-11.615	-11.615	-11.615	-11.615	<b>-46.460</b>
Overførsel til KEID	BUU	3330 - Undervsn-Demografi	U	-2.368	-2.368	-2.368	-2.368	<b>-9.472</b>
Overførsel til KEID	BUU	3320 - Dagtilbud special	U	-285	-285	-285	-285	<b>-1.140</b>
Overførsel til KEID	BUU	3370 - Sundhed – Demografi	U	-262	-262	-262	-262	<b>-1.048</b>
Overførsel til KEID	SOU	3415 – Ældre	U	-830	-830	-830	-830	<b>-3.320</b>
Overførsel til KEID	SUD	3330 - Tværgående opgaver	U	-958	-958	-958	-958	<b>-3.832</b>
Overførsel til KEID	SUD	3000 - Børnefamilier	U	-501	-501	-501	-501	<b>-2.004</b>
Overførsel til KEID	SUD	3220 - Borgere med handicap	U	-725	-725	-725	-725	<b>-2.900</b>
Overførsel til KEID	SUD	3200 - Borgere med sindslidelse	U	-550	-550	-550	-550	<b>-2.200</b>
Overførsel til KEID	SUD	3210 - Udsatte voksne	U	-552	-552	-552	-552	<b>-2.208</b>
Overførsel til KEID	SUD	3100 - Hjemmepleje	U	-35	-35	-35	-35	<b>-140</b>
Overførsel til KEID	TMU	1000 - Ordinær drift	U	-351	-351	-351	-351	<b>-1.404</b>
Overførsel til KEID	BIU	3510 - Beskæftigelsesindsats	U	-235	-235	-235	-235	<b>-940</b>
Overførsel til KEID	BIU	3530 - Efterspørg. Indsats	U	-59	-59	-59	-59	<b>-236</b>
Varigt serviceløft	ØU	1171 - KEID GB vedligehold	U	7.848	7.848	7.848	7.848	<b>31.392</b>
Restfinansiering til implementering af de tre initiativer i 2020	ØU	1171 - KEID GB vedligehold	U	3.547				<b>3.547</b>
Restfinansiering til implementering af de tre initiativer i 2020	ØU	1170 - KEID, Service	U	4.678				<b>4.678</b>
<b>Udgifter i alt</b>				<b>16.073</b>	<b>7.848</b>	<b>7.848</b>	<b>7.848</b>	<b>39.617</b>

### Høring

Budgetnotatet er udarbejdet i samarbejde og enighed med koordinationsgruppen for ejendomsdrift, hvor alle forvaltninger er repræsenteret, og er godkendt af Økonomikredsen.

### Tidligere afsatte midler

<i>(1.000 kr. - løbende p/l)</i>	<b>2019</b>
Overførselssagen 2018-19	7.800
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>7.800</b>

# INVESTERINGSFORSLAG

**Forslagets titel:** BC03 Fælles materielstyring – Reduktion af materiel i Københavns Kommune

**Kort resumé:** Data fra installerede GPS i Københavns Kommunes materiel viser, at en andel af materiel-flåden i kommunen har en lav anvendelsesgrad. Reduktion af kommunens materiel-flåde vil medføre en reduktion af udgifter til drift og vedligeholdelse samt reduktion af behov for genanskaffelse. Herudover vil dette også medføre en bedre udnyttelse af materiellet i kommunen.

**Der søges om midler fra:** Investeringspuljen

**Fremstillende forvaltning:** Teknik- og Miljøforvaltningen

**Berørte forvaltninger:**

<input checked="" type="checkbox"/> Økonomiforvaltningen	<input checked="" type="checkbox"/> Socialforvaltningen
<input checked="" type="checkbox"/> Kultur- og Fritidsforvaltningen	<input checked="" type="checkbox"/> Teknik- og Miljøforvaltningen
<input checked="" type="checkbox"/> Børne- og Ungdomsforvaltningen	<input checked="" type="checkbox"/> Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen
<input checked="" type="checkbox"/> Sundheds- og Omsorgsforvaltningen	

Angiv p/l:

## 1.1 FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

1.000 kr. 2020 p/l	Styrings-område	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Varige ændringer</b>							
Reduktion af materiel i KK	Service		-750	-750	-750	-750	-750
<b>Samlet varig ændring</b>			<b>-750</b>	<b>-750</b>	<b>-750</b>	<b>-750</b>	<b>-750</b>
<b>Implementeringsomkostninger</b>							
Projektassistance (1 HK ÅV)	Service	507					
<b>Samlede implementeringsomkostninger</b>		<b>507</b>					
<b>Samlet økonomisk påvirkning</b>		<b>507</b>	<b>-750</b>	<b>-750</b>	<b>-750</b>	<b>-750</b>	<b>-750</b>
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	2						
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	2						

Note til alle tabeller: Alle *besparelser* er angivet med negativt (-) fortegn.

## 1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

Dette investeringsforslag skaber effektiviseringer baseret på investeringsforslaget "Fælles materielstyring i Københavns Kommune", som blev godkendt af Borgerrepræsentationen den 26. maj 2016. Forslaget fra 2016 er trin 1 ud af i alt 3 trin. I trin 1 blev der installeret GPS i køretøjer og øvrigt materiel i samtlige forvaltninger. Nærværende investeringsforslag, (trin 2), tager udgangspunkt i GPS-data der viser, at 15% af kommunens materiel-flåde har en lav anvendelsesgrad. For at sikre at nærværende forslag tager højde for driftskritisk materiel, er der foretaget en gennemgang af materiellet i forvaltningerne.

Her er der taget stilling til hvilket materiel, der konkret kan afvikles med henblik på at sikre en realistisk implementering af forslaget i forvaltningerne. Herved anvendes en model, hvor forvaltningerne selv angiver antallet af materiel der kan reduceres. Reduktionen af materiel medfører, at udgifter til drift og vedligehold vil blive reduceret.

En betydelig del af effektiviseringspotentialet i det oprindelige forslag, som blev godkendt af Borgerrepræsentationen den 26. maj 2016 (trin 2 og 3), indgår i det tværgående investeringsforslag "Styrket indkøbsorganisation" under kategorien materiel (godkendt i Overførselssagen 18-19). Herved er effektiviseringspotentialet for nærværende investeringsforslag reduceret i forhold til de oprindelige effektiviseringspotentialet. Udover de økonomiske effektiviseringer vil forslaget understøtte klimaplanens målsætning om miljøvenlige alternative drivmidler i 2025 og en effektiv materielflåde.

Teknik- og Miljøforvaltningen modtog i Overførselssagen 18-19 investeringsmidler til forslaget, "Fælles Materielstyring i Teknik- og Miljøforvaltningen". Investeringsforslaget samler forvaltningens egen materielflåde, der udgør ca. halvdelen af kommunens samlede materiel. Materielflåden reduceres med 15% og ejerskabet centraliseres til Materieludviklingsenheden i Teknik- og Miljøforvaltningen (trin 2 og trin 3). Der vil på baggrund af erfaringer fra nærværende investeringsforslag samt implementeringen af "Fælles materielstyring i Teknik- og Miljøforvaltningen", blive arbejdet videre med trin 3 i den oprindelige business case vedrørende særskilt beslutning om fuld udnyttelse af kommunens stordriftspotentiale, hvor samlingen af materielopgaven og de dertilhørende effekter implementeres fuldt ud.

### 1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Køretøjer og øvrigt materiel ejes i dag af de enkelte enheder og institutioner i hver enkelt forvaltning. Data fra GPS giver via Teknik- og Miljøforvaltningens digitale platform PUMA (Platform til Understøttelse af Mobile Arbejdsgange) et overblik over, hvor ofte materiellet anvendes via antal kørte kilometer og anvendelsesgrad<sup>1</sup>. Noget materiel anvendes næsten dagligt, mens anvendelsen af en stor del af materiellet kan optimeres. For at reducere materielflåden i samtlige forvaltninger i Københavns Kommune, samles afvikling af alle køretøjer og øvrigt materiel i Teknik- og Miljøforvaltningen, som i dag kun afvikler køretøjer (personbiler, minibusser, varevogne, vans og lastbiler under 3.500 kg.), for herved at kunne styre afviklingen centralt fra Materieludviklingsenheden. PUMA udrulles som understøttende IT-værktøj til relevante enheder i forvaltningerne via superbrugere, således at forvaltningerne i højere grad har overblik over hvor materiellet er, kan anvende elektroniske kørebøger samt får indsigt i anvendelsesgraden af deres materiel.

Dette investeringsforslag dækker over køretøjer under 3.500 kg. (personbiler, minibusser, vans, varevogne og ladvogne) og øvrigt materiel, som enten er indregistreret eller har motor og sæde, dvs. lastvogne, busser, traktorer, fejmaskiner, vibratortromler, asfaltudlæggere, grave- og læssemaskiner, transportvogne, trailere, vand- og tavlevogne), som har installeret GPS.

---

<sup>1</sup> Forstået ved om motoren har været tændt i mere end 8 min pr. dag eller om der er kørt mere end 200m pr. dag.

## 1.4 ØKONOMI

Forslaget medfører en reduktion af udgifter til vedligeholdelse, forsikring, serviceaftaler og grøn afgift grundet en reducere af 50 stk. materiel på tværs af kommunen. Forslaget vil kræve midler til projektassistance under implementering af projektet.

De 6 berørte forvaltninger har i alt 837 køretøjer og øvrigt materiel<sup>2</sup>. Der tages udgangspunkt i at reducere materiel, der ikke er driftskritisk i forhold til kerneopgaven.

### Personbiler og vans

Personbiler og vans udgør ca. halvdelen af den samlede materielflåde i de seks forvaltninger. Som udgangspunkt udgår personbiler og vans, der kører under 3.000 km årligt, da det er markant dyrere at eje dem end alternativerne udregnet per kørt kilometer. Alternativt kan der deles biler/vans på tværs af enheder/centre/forvaltninger, anvendes eksterne delebiler<sup>3</sup> eller overgå til cykler eller scooters der kører på el.

Materieludvikling i Teknik- og Miljøforvaltningen, vil assistere med at etablere lokale puljer for biler/vans med udgangspunkt i egne erfaringer, udrulle adgang til eksterne delebiler samt rådgive forvaltningerne om de mest omkostningseffektive løsninger.

### Øvrigt materiel

For øvrigt materiel fokuseres der på anvendelsesgraden<sup>4</sup>. Omkostningerne ved at eje materiel med lav anvendelsesgrad er forholdsvis høje per dag det anvendes.

Alternativet til at eje materiel vil være at dele materiel på tværs indenfor enheden/centre/forvaltninger eller leje materiellet eksternt via rammeaftaler indgået af Teknik- og Miljøforvaltningen. Teknik- og miljøforvaltningen vil assistere med at etablere lokale puljer for udvalgte kategorier som f.eks. minibusser. TMF vil rådgive forvaltningerne herom.

Øvrigt materiel udgør ligeledes ca. halvdelen af den samlede materielflåde i de seks forvaltninger. Det materiel med lav anvendelsesgrad er primært kassevogne, varevogne, transportvogne, ladvogne, minibusser, busser, græsklippere, redskabsbærere, minitraktorer, små fejmaskiner samt grave- og læsemaskiner.

### Effektivisering

GPS-data fra forvaltningernes materiel viser, at en stor del af materiellet har en lav anvendelsesgrad. Med udgangspunkt i disse data, har forvaltningerne gennemgået deres materielflåde. Herved er effektiviseringen i nærværende forslag baseret på forvaltningernes selvangivelse af antal materiel, der kan reduceres samt omkostningerne forbundet med vedligeholdelses- og driftsudgifter. Udgifterne varierer indenfor de berørte materielkategorier, men idet samtlige forvaltninger har en varieret materielflåde, anvendes et gennemsnit på 15.000 kr. om året pr. stk. materiel, hvilket er et konservativt estimat. Herved medfører reducere af 50 stk. materiel i kommunen en økonomisk effektivisering på i alt 750.000 kr. årligt fra 2021 og frem.

---

<sup>2</sup> Dette er eksklusiv Teknik- og Miljøforvaltningen, som har ca. 50% af kommunens samlede materiel.

<sup>3</sup> Eksterne delebiler er et omkostningseffektivt alternativ til at eje biler/vans, der kører under 6.000 km årligt.

<sup>4</sup> Forstået ved om motoren har været tændt i mere end 8 min pr. dag eller om der er kørt mere end 200m pr. dag.

**Tabel 1. Fordeling af effektivisering**

Forvaltning 1.000 kr. 2020 p/l	Antal (Selvangivelse)	Effektivisering (15.000 kr. pr. stk.)
<b>BIF</b>	0	0
<b>BUF</b>	0	0
<b>KFF</b>	11	-165
<b>SOF</b>	33	-495
<b>SUF</b>	0	0
<b>KEID (OKF)</b>	4	-60
<b>KIT (OKF)</b>	2	-30
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>-750</b>

For ovenstående tabel 1 er der særlige forhold forbundet med effektiviseringspotentialiet i tre af de berørte forvaltninger:

- Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen har i 2018 reduceret deres materielflåde med ca. 25% og herved har forvaltningens resterende materielflåde en høj anvendelsesgrad.
- Børne- og Ungdomsforvaltningen ejer ca. 23% af materiellet i de 6 berørte forvaltninger. Størstedelen af materiellet i forvaltningen er kapacitetsbærende busser, der anvendes til opnormering i spidsbelastningsperioder eller til andre afhjælpende foranstaltninger ved fx byggesager eller akutte forhold som eksempelvis vandskader, skimmel mv. Forvaltningen har igangsat en analyse af anvendelsesgraden for de kapacitetsbærende busser, som forventes at resultere i effektiviseringsforslag til Budget 2021.
- Sundheds- og Omsorgsforvaltningen har reduceret deres materielflåde med 8 stk. materiel i 2019. Men effektiviseringen herved er allerede medtaget i andre effektiviseringsforslag vedrørende Hjælpecenter og Bystævneparkens Tekniske Serviceafdeling. Derfor kan dette effektiviseringspotentialie ikke indgå i nærværende forslag.

**Tabel 2. Varige ændringer, service**

	1.000 kr. 2020 p/l					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Materielreduktion BIF						
Materielreduktion BUF						
Materielreduktion KFF		-165	-165	-165	-165	-165
Materielreduktion SOF		-495	-495	-495	-495	-495
Materielreduktion SUF						
Materielreduktion ØKF		-90	-90	-90	-90	-90
<b>Varige ændringer totalt, service</b>		<b>-750</b>	<b>-750</b>	<b>-750</b>	<b>-750</b>	<b>-750</b>

Effektiviseringerne vil tage højde for driftskritiske køretøjer og øvrigt materiel, geografisk placering og ikke mindst omkostninger ved at eje materiellet i forhold til brugen heraf og derudover tages der højde for sæsonopgaver.

En reduktion af 50 stk. materiel på tværs af kommunen vil medføre en betydelig fremadrettet økonomisk gevinst ved ikke at genanskaffe det pågældende materiel. En gevinst som vil blive realiseret under det tværgående investeringsforslag "Styrket indkøbsorganisation" (godkendt i Overførselssagen 2018-2019), som forudsætter, at der kun indkøbes materiel fremadrettet, der erstatter materiel, som er essentielt for udførelsen af kerneopgaverne i forvaltningerne. Herved vil nærværende investeringsforslag danne grundlag for realisering af gevinsterne i det tværgående investeringsforslag "Styrket indkøbsorganisation".

Teknik- og miljøforvaltningen vil være ansvarlig for salg af materiel. I overensstemmelse med den nuværende praksis tilgår indtægten fra salg af overskydende materiel den enhed, der i sin tid har haft udgiften til indkøb af materiellet<sup>5</sup>.

Projektet vil bidrage til den grønne konvertering, da det primært vil være materiel, der kører på diesel og benzin der reduceres. Som udgangspunkt vil det altid forsøges at ombytte benzin- eller dieselkøretøjer med materiel, der anvender alternative drivmidler.

Såfremt forvaltningerne ønsker billigere alternativer til at eje materiellet som fx leasing, leje, delebiler osv. afholdes udgifterne indenfor forvaltningernes eksisterende budgetter til indkøb af materiel. Nærværende investeringsforslag indeholder ikke nogen effektiviseringer, der berører forvaltningernes budgetter til indkøb af materiel. Effektiviseringerne i investeringsforslaget findes udelukkende på budgetter til drift og vedligehold af det materiel der reduceres. Herved påvirker nærværende investeringsforslag ikke forvaltningernes muligheder for at anvende billigere alternativer end at eje materiellet.

Materieludviklingsenheden i Teknik- og Miljøforvaltningen vil bistå forvaltningerne i skiftet til billigere alternativer som fx leasing, leje, delebiler osv. Dette kan ske via bilaterale aftaler med decentrale enheder eller overordnede aftaler med forvaltningerne.

**Tabel 3. Serviceinvesteringer i forslaget**

	1.000 kr. 2020 p/l						Innovationspulje (sæt X)
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Projektassistance (1 HK ÅV)	507						
<b>Investeringer totalt, service</b>	<b>507</b>						

Projektet kræver assistance, i form af et årsværk svarende til en HK'er/Tekniker, til at sikre dialog og rådgivning med enheder, der ejer materiel, identificere materiel, afvikle og sælge materiellet samt udrulle PUMA til relevante enheder i forvaltningerne. Til prissætning af HK/Tekniker-årsværket er der anvendt de satser, der blev godkendt af Økonomikredsen i 2011 inklusiv grundlæggende overhead og p/l fremskrevet til 2020.

Omkostninger til GPS vil blive pålagt hver enkelt stykke materiel ved indkøb. Abonnementer til simkort og GPS vil blive dækket, som tidligere, af Materieludvikling i Teknik- og Miljøforvaltningen.

<sup>5</sup> Beskrevet i forretningsgang for afhændelse af materiel i Teknik- og Miljøforvaltningen, som pt. også er gældende afhændelse af personbiler, vans, varevogne under 3,5 tons for alle forvaltninger i Københavns Kommune.



## 1.5 EFFEKTIVISERING PÅ ADMINISTRATION

Effektiviseringerne i forslaget er ikke placeret på hovedkonto 6.45 og herved indeholder forslaget ikke nogen effektivisering på administration.

## 1.6 FORDELING PÅ UDVALG

Effektiviseringen i nærværende forslag tager udgangspunkt i forvaltningernes selvangivelse jf. nedenstående tabel 4.

**Tabel 4. Fordeling af effektivisering**

Forvaltning 1.000 kr. 2020 p/l	Antal (Selvangivelse)	Effektivisering (15 t. kr. pr. stk.)
BIF	0	0
BUF	0	0
KFF	11	-165
SOF	33	-495
SUF	0	0
KEID (OKF)	4	-60
KIT (OKF)	2	-30
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>-750</b>

Teknik- og Miljøforvaltningen fremgår ikke af ovenstående tabel 4, da effektiviseringspotentialerne for både trin 2 og 3 indfries i forbindelse med investeringsforslaget "Fælles Materielstyring i Teknik- og Miljøforvaltningen", der blev godkendt i forbindelse med Overførselssagen 18-19.

## 1.7 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Nærværende investeringsforslag implementeres fra januar 2020 til december 2020. Investeringsforslaget vil kunne forberedes indenfor "Fælles materielstyring i Københavns Kommune" og en implementeringsplan vil blive udarbejdet i samarbejde med Materielnetværket, der omfatter samtlige forvaltninger. Fra januar 2020, og primært frem til oktober 2020, vil der blive reduceret materiel, som herefter vil blive solgt.

PUMA skal udrulles til de enheder, hvor der er behov for styring af materiel, samt hvor anvendelse af materieltjek og kørebøger kan bidrage til en driftsoptimering. Dette bliver påbegyndt i 2019 via pilotprojekter og udrullet fra januar 2020.

Fra september 2020 til december 2020 dokumenteres effektiviseringerne og der forberedes nye effektiviseringsforslag, såfremt det vurderes, at der findes yderligere effektiviseringspotentialer. Herved kan der blive forelagt flere effektiviseringer vedrørende trin 2, hvor kommunens materielflåde reduceres.

## 1.8 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Forslaget forudsætter samarbejde med private aktører, som udlejer diverse materiel, samt delebilsoperatører.

Dertil samarbejder Teknik- og Miljøforvaltningen med de berørte forvaltninger. Dette foregår primært via Materielnetværket, der har en repræsentant fra hver forvaltning. Materielnetværket har været inddraget i hele forløbet og vil blive inddraget i forhold til implementeringen af forslaget.

## 1.9 FORSLAGETS EFFEKT

Forslaget medfører en reduktion af antallet af køretøjer og øvrigt materiel i de seks forvaltninger, hvilket igen medfører, at anvendelsesgraden af det tilbageværende materiel vil blive højere, end den er i dag. Der til vil projektet bidrage til den grønne omstilling ved at vægte alternative drivmidler frem for benzin og diesel.

## 1.10 OPFØLGNING

	Hvordan måles succeskriteriet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
HK-medarbejder ansat d. 1/1-2020 til implementering af projektet.	Dokumentation for ansættelse.	Teknik- og Miljøforvaltningen Materieludvikling	Januar 2020
At der reduceres minimum 50 stk. materiel i de berørte forvaltninger.	Ved udtræk i Kvantum og PUMA.	Teknik- og Miljøforvaltningen Materieludvikling	December 2020
Varig besparelse på drift og vedligehold der udgør minimum 750 t. kr. årligt.	Ved udtræk i Kvantum.	Teknik- og Miljøforvaltningen Materieludvikling i samarbejde med de øvrige forvaltninger	December 2020

## 1.11 RISIKOVURDERING

Der vurderes ingen nævneværdige risici i forbindelse med dette projekt, eftersom forvaltningerne selv har angivet antallet af materiel der kan reduceres.

## 1.12 HVEM ER HØRT?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Ja	CFØ godkendt d. 12-06-2019

	Ja/Nej/Ikke relevant	1.000 kr. 2020 p/i
Ejendomsfaglig vurdering	Ikke relevant	
IT-kredsen	Ikke relevant	
Koncern-IT	Nej	
HR-kredsen	Ikke relevant	
Velfærdsanalytisk vurdering	Ikke relevant	

## 1.13 TEKNISK BILAG

**Tabel 4. Fordeling af varige ændringer mellem udvalg, service**

Udvalg		1.000 kr. 2020 p/l					
		2020	2021	2022	2023	2024	2025
Økonomiudvalget	Besparelse						
	Omkostninger						
Koncernservice	Besparelse						
	Omkostninger						
Koncern IT	Besparelse		-30	-30	-30	-30	-30
	Omkostninger						
Københavns Ejendomme	Besparelse		-60	-60	-60	-60	-60
	Omkostninger						
Byggeri København	Besparelse						
	Omkostninger						
Kultur- og Fritidsudvalget	Besparelse		-165	-165	-165	-165	-165
	Omkostninger						
Børne- og Ungdomsudvalget	Besparelse						
	Omkostninger						
Sundheds- og Omsorgsudvalget	Besparelse						
	Omkostninger						
Socialudvalget	Besparelse		-495	-495	-495	-495	-495
	Omkostninger						
Teknik- og Miljøudvalget	Besparelse						
	Omkostninger						
Beskæftigelses- og Integrationsudvalget	Besparelse						
	Omkostninger						
<b>Total</b>	<b>Besparelse</b>		<b>-750</b>	<b>-750</b>	<b>-750</b>	<b>-750</b>	<b>-750</b>
	<b>Omkostninger</b>						

**Table 5. Distribution of service investments among committees**

Udvalg	1.000 kr. 2020 p/l					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Økonomiudvalget						
Koncernservice						
Koncern IT						
Københavns Ejendomme						
Byggeri København						
Kultur- og Fritidsudvalget						
Børne- og Ungdomsudvalget						
Sundheds- og Omsorgsudvalget						
Socialudvalget						
Teknik- og Miljøudvalget	507					
Beskæftigelses- og Integrationsudvalget						
<b>Total</b>	<b>507</b>					

# INVESTERINGSFORSLAG

Forslagets titel: **BC25 Nedlæggelse af eget gartneri**

Kort resumé: Nedlæggelse af Københavns Kommunes eget gartneri med tilhørende egenproduktion, skal erstattes af omlægning til indkøb af planter og tilplantede plantekummer ved eksternt leverandør.

Der søges om midler fra: Investeringspuljen

Fremstillende forvaltning: Teknik- og Miljøforvaltningen

Berørte forvaltninger:

<input type="checkbox"/>	Økonomiforvaltningen	<input type="checkbox"/>	Socialforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Kultur- og Fritidsforvaltningen	<input checked="" type="checkbox"/>	Teknik- og Miljøforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Børne- og Ungdomsforvaltningen	<input type="checkbox"/>	Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Sundheds- og Omsorgsforvaltningen		

Angiv p/l:

## 1.1 FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

1.000 kr. 2020 p/l	Styringsområde	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Varige ændringer</b>							
Lukning af gartneri og nedlæggelse af egenproduktion	Service	-400	-2.700	-2.700	-2.700	-2.700	-2.700
Nye løbende udgifter i forbindelse med omlægning		290	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
<b>Samlet varig ændring</b>		<b>-110</b>	<b>-700</b>	<b>-700</b>	<b>-700</b>	<b>-700</b>	<b>-700</b>
<b>Implementeringsomkostninger</b>							
Indkøb af ekstra plante og vandingsindsatser til eksisterende plantekummer	Service	400					
Udgifter til fraflytning af lejemål	Service	50					
<b>Samlede implementeringsomkostninger</b>		<b>450</b>					
<b>Samlet økonomisk påvirkning</b>		<b>340</b>	<b>-700</b>	<b>-700</b>	<b>-700</b>	<b>-700</b>	<b>-700</b>
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	2						
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	2						

Note til alle tabeller: Alle *besparelser* er angivet med negativt (-) fortegn.

## 1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

Københavns Kommunes gartneri holder i dag til i ældre lejede drivhuse i Hvidovre Kommune. Den primære produktion i gartneriet er sæsonens tilplantede plantekummer til hele byen, forår, sommer og efterår. Herudover producerer gartneriet en betydelig mængde blomster til udplantning i byens bede, f.eks. langs med Rådhuset. Gartneriet leverer årligt næsten 100.000 forårs-, sommer- og efterårsblomster til glæde for københavnere.

De lejede drivhuse er i dårlig stand, og der forventes fremadrettet en del udgifter til renovering pga. husernes alder, idet vedligeholdelse af de lejede bygninger påhviler kommunen jf. lejekontrakten.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil derfor opsigte 3. mandslejemål på Byvej 55, 2650 Hvidovre og nedlægge gartneriet med dertilhørende egenproduktion af forårs-, sommer- og efterårsblomster, og i stedet indkøbe blomster og planter ved ekstern leverandør.

Teknik- og Miljøudvalget har den 17. juni 2019 godkendt annulleringen af tidligere vedtaget investeringsforslag *BC21 Opførelse af gartneri i Valbyparken*. Annulleringen betyder at dertilhørende bevillinger tilbageføres til kommunekassen og der derfor er behov for en ny plan for gartneriet.

### 1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at lukke drivhuset i Hvidovre Kommune og nedlægge egenproduktion af planter og blomster, tilplantning af byens plantekummer samt pasning af kontorbeplantningen i TMF-husene i Njalsgade og på Islands Brygge. Blomster til udplantning og tilplantning af byens plantekummer udliciteres til privat gartneri ligesom pasning af kontorbeplantning udføres af privat leverandør. Som det er i dag køres planter og blomster ud til kummen, hvor de tilplantes på lokationen. Ved at investere i et ekstra antal plante- og vandingsindsatser til byens plantekummer, vil der altid være en planteindsats, der står færdig i byrummet, mens en står hos leverandøren til tilplantning. Dermed sikres det, at byens kummer altid fremstår med blomster.

### 1.4 ØKONOMI

Ved at nedlægge gartneriet og stoppe med egenproduktion af blomster og planter, vil forvaltningen have en mindre udgift på 2,7 mio. kr. pr. år. Beløbet fremkommer ved bortfald af udgifter til leje og drift af drivhuset i Hvidovre Kommune samt færre lønudgifter svarende til 1/2 årsværk i 2020 og 3,4 årsværk ved fuld indfasning i 2021.

Tabel 2. Varige ændringer, service

	1.000 kr. 2020 p/l					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Løn og personalereduktioner	-225	-1.520	-1.520	-1.520	-1.520	-1.520
Ejendomsudgifter	-45	-306	-306	-306	-306	-306
Driftsudgifter	-130	-874	-874	-874	-874	-874
Planteindkøb hos ekstern leverandør, inkl. levering	90	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
Tilplantning og levering af tilplantede kummer	60	300	300	300	300	300
Udskiftning af planter ved hærværk mv.		60	60	60	60	60
Udskiftning og erstatning af plantekummer og vandingsindsatser		100	100	100	100	100
Kontraktholder/driftskoordinator og tilsyn	100	300	300	300	300	300
Ekstra vanding/pasning/tilsyn med kummer i byrummet	40	40	40	40	40	40
Pasning af kontorbeplantning IB og NJA af ekstern leverandør		100	100	100	100	100
<b>Varige ændringer totalt, service</b>	<b>-110</b>	<b>-700</b>	<b>-700</b>	<b>-700</b>	<b>-700</b>	<b>-700</b>

Nye løbende udgifter i forbindelse med omlægningen vil være følgende:

- Planteindkøb ved ekstern leverandør: 1,1 mio. kr.
- Indkøb, tilplantning og levering af tilplantede kummer: 0,3 mio. kr.
- Udskiftning af planter ved hærværk mv: 0,06 mio. kr.

- Udskiftning eller erstatning af plantekummer, vandingsindsatser mv.: 0,1 mio. kr.
- Kontraktholder/driftsordinator: 0,3 mio. kr.
- Ekstra vanding/pasning/tilsyn med kummer i byrummet: 0,04 mio. kr.
- Pasning af kontorbeplantning på Islands Brygge og Njalsgade ved ekstern leverandør: 0,1 mio. kr.

Årlige udgifter i alt 2,0 mio. kr., og dermed en årlig besparelse på 0,7 mio. kr.

Ved at gå fra fire til to forskellige plantekummer, vil forvaltningen forenkle processen med udskiftning af planter i byens kummer. For at byen i omplantningsperioder ikke skal fremstå uden tilplantede plantekummer, vil forslaget kræve en investering på 0,4 mio. kr. til indkøb af ekstra plante- og vandingsindsatser til de eksisterende ca. 115 plantekummer. Således vil der altid være en planteindsats, der står færdigtilplantet i byrummet, mens leverandøren arbejder med at udskifte jord og tilplante en anden planteindsats. Der kommer således ikke færre planter i byen. Priserne på ekstern leverandør bygger på dialog med branchen, hvor to forskellige leverandører har været inddraget.

Derudover er der en engangsudgift til fraflytning af lejemålet, så det sikres, at Teknik- og Miljøforvaltningen overholder fraflytningsforpligtelserne. Udgiften er fastsat til 50 t. kr. efter aftale med ejendomsfaglig vurdering.

I dag køber Teknik- og Miljøforvaltningen små stiklinger og frø og dermed produceres selve planterne i gartneriet isoleret set til en lavere pris end den nye pris. Med dette forslag vil Teknik- og Miljøforvaltningen købe færdige blomster og planter af ekstern leverandør. Dette til en højere pris end stiklinger og frø, men der vil samtidig være besparelser som følge af bortfald af udgifter til leje og drift af drivhuset i Hvidovre Kommune.

Udbuddet udarbejdes med hjælp fra Teknik- og Miljøforvaltningens indkøbsjurister i Koncern Service. Udbuddet skal beskrive kvalitet, sorter, typer, udvalg, størrelse osv. Både på udplantningsplanter og de færdig tilplantede kummer. Det forventes, at Teknik- og Miljøforvaltningen får et antal enhedspriser, som bliver gældende og med en mulighed for prisindeks regulering. Udbuddet skrues sammen således, at prisen er fast og kvaliteten kan variere. Det vil dog ikke være antal af planter der varierer, men udelukkende kvaliteten af de planter og blomster der plantes i plantekummerne. Endvidere er der på baggrund af den ejendomsfaglige vurdering, lagt en udgift ind til fraflytning af lejemålet for at sikre, at Teknik- og Miljøforvaltningen overholder fraflytningsforpligtelserne. Bygningerne er velholdte og vedligeholdelsesstanden er god. Der er ingen smadrede ruder, alle borde er intakte osv. Der er årligt brugt 50.000 kr. på vedligeholdelse af gartneriet. Når Teknik- og Miljøforvaltningen har opsagt lejemålet, overgår det til Hvidovre Kommune.

**Tabel 3. Serviceinvesteringer i forslaget**

	1.000 kr. 2020 p/l						Innovationspulje (sæt X)
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Indkøb af ekstra plante og vandingsindsatser til eksisterende plantekummer	400						
Udgifter til fraflytning af lejemål	50						
<b>Investeringer totalt, service</b>	<b>450</b>						

### 1.5 EFFEKTIVISERING PÅ ADMINISTRATION

Investeringsforslaget indeholder ikke udgifter på hovedkonto 6.45, hvorfor der ikke er effektiviseringer på administration.

### 1.6 FORDELING PÅ UDVALG

Forslaget vedrører kun Teknik- og Miljøudvalget.

### 1.7 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Gennemførelse af udbud forventes at tage 6 måneder, og forvaltningen forventer dermed at have gennemført udbud i foråret 2020. Forårsblomster og sommerblomster i 2020 leveres fra eget gartneri, mens efterårsblomsterne leveres fra ekstern leverandør.

Opsigelse af gartneriet i Hvidovre Kommune kan ifølge lejekontrakten ske med seks måneders varsel. Hvis udbuddet går efter planen, er sommerblomsterne 2020 det sidste, der skal produceres i drivhuset i Københavns Kommunes eget gartneri. Kontrakten kan opsiges pr. 1. marts 2020 til udgangen af september 2020. Effektiviseringen i 2020 vil være 0,1 mio. kr. stigende til 0,7 mio. kr. i 2021, hvor forslaget forventes at have fuld effekt.

### 1.8 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Forvaltningen har inddraget relevante medarbejdere i processen. Ligeledes vil forvaltningen inddrage relevante leverandører i forbindelse med udbud. Glyptoteket er ikke en samarbejdspartner, da haven ejes og driftes af Teknik- og Miljøforvaltningen.

### 1.9 FORSLAGETS EFFEKT

Der vil være det samme antal plantekummer og blomster i byen som hidtil, men udvalget af blomstersorter i byrummet vil være mindre varieret end vi kender det i dag, hvilket kan ændre det visuelle udtryk i byen. Det forventes dog ikke at have effekt på københavnernes oplevelse af København som en grøn by.

Ved nedlæggelse af gartneriet, vil det ikke længere være muligt at vinteropbevare de mere eksotiske planter fra byens plantekummer og eksempelvis Glyptotekshaven. Det vurderes derfor, at byens plantekummer og udplantningsblomster vil fremstå mindre varieret. Dette vil ikke efter forvaltningens vurdering, have afgørende betydning for københavnernes oplevelse af blomsterne i byrummet.



## 1.10 OPFØLGNING

	Hvordan måles succeskriteriet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Antallet af tilplantede plantekummer er uændret	Ved tilsyn konstateres at alle plantekummer er tilplantet.	Teknik- og Miljøforvaltningen Byens Drift	I forbindelse med opfølgning på kontrakten med ekstern leverandør.
Frekvens for tilplantning af plantekummer er uændret	Drifts-koordinator følger op på de aftalte leveringer.	Teknik- og Miljøforvaltningen Byens Drift	I forbindelse med opfølgning på kontrakten med ekstern leverandør.
Økonomisk opfølgning	Årlig gennemgang i regnskabet og opfølgning af priser på blomster fra ekstern leverandør for at sikre effektivisering. I forbindelse med levering og efterfølgende betaling af faktura kontrolleres det, at leveret antal og pris stemmer overens med kontrakten.	Teknik- og Miljøforvaltningen Byens Drift	I forbindelse med opfølgning på kontrakten med ekstern leverandør. Halvårlig økonomigennemgang med fokus på effekt.
Opsigelse af lejekontrakt	Når lejekontrakten på gartneriet er opsagt og medarbejderne afskediget eller omplaceret er der ikke udgifter til eget gartneri.	Teknik- og Miljøforvaltningen Byens Drift	Halvårlig økonomigennemgang.
Udbud afholdt	Beløbet er under 1,1 mio. kr. og BC hænger sammen.	Teknik- og Miljøforvaltningen Byens Drift	Når udbudsfristen er udløbet.
Opfølgning af udbud	Kontraktopfølgning af ekstern leverandør ift. pris og kvalitet.	Teknik- og Miljøforvaltningen Byens Drift	I forbindelse med opfølgning på kontrakten med ekstern leverandør.

## 1.11 RISIKOVURDERING

- Der vil altid være en risiko for prisstigninger i forhold til det udbud der skal gennemføres. Men idet udplantningsplanter historisk set har holdt et meget stabilt prisniveau, vurderes det ikke at være bekymrende.
- Det er en risiko, at byen vil stå uden blomster i perioder, fordi planter leveret fra ekstern leverandør kan være mindre robuste og have en kortere holdbarhed, hvilket kan betyde, at de bør udskiftes flere gange end tidligere. Investeringen i flere plantekummer og vandingsindsatser skal mindske denne risiko, idet der altid vil være en planteindsats, der står færdigtilplantet i byrummet, mens leverandøren arbejder med at udskifte jord og tilplante en anden planteindsats.
- Det er en risiko, at københavnere oplever byen mindre varieret, fordi sortsvariationen af planter og blomster afhænger af tilgængeligheden hos leverandørerne. Udvalget dikteres af markedet, og ikke af byens behov. Dette vil ikke efter forvaltningens vurdering, have afgørende betydning for københavnernes oplevelse af blomsterne i byrummet.
- Priserne på færdige planter varierer alt efter udbud og efterspørgsel og der er udsving i markedspriser, hvilket i perioder kan betyde, at der er færre eller mindre planter i kummerne.

### 1.12 HVEM ER HØRT?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Ja	12-06-2019

	Ja/Nej/Ikke relevant	Hvis ja, skriv kort konklusionen. Skal være afsluttet inden udvalgsgodkendelse.
Ejendomsfaglig vurdering	Ja	Der bør lægges en udgift ind til fraflytning af lejemålet for at sikre, at Teknik- og Miljøforvaltningen overholder fraflytningsforpligtelserne. 20-05-2019
IT-kredsen	Ikke relevant	
Koncern-IT	Ikke relevant	
HR-kredsen	Ikke relevant	
Velfærdsanalytisk vurdering	Ikke relevant	

# INVESTERINGSFORSLAG

**Forslagets titel:** BC26 Optimeret tømning af affaldskurve – Budgetanalysens fase 1

**Kort resumé:** Teknik- og Miljøforvaltningen har, med bistand fra EY, fået gennemført en budgetanalyse af klassiske driftsområder i forvaltningen. Med dette investeringsforslag vil forvaltningen implementere tre af EYs' effektiviseringsforslag, der vedrører tømning af affaldskurve.

**Der søges om midler fra:** Investeringspuljen

**Fremstillende forvaltning:** Teknik- og Miljøforvaltningen

**Berørte forvaltninger:**

<input type="checkbox"/>	Økonomiforvaltningen	<input type="checkbox"/>	Socialforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Kultur- og Fritidsforvaltningen	<input checked="" type="checkbox"/>	Teknik- og Miljøforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Børne- og Ungdomsforvaltningen	<input type="checkbox"/>	Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Sundheds- og Omsorgsforvaltningen		

Angiv p/l:

## 1.1 FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

1.000 kr. 2020 p/l	Styringsområde	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Varige ændringer</b>							
Reduktion i antallet af tømninger af affaldskurve ved overgang til tilstandskrav	Service		-2.500	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000
Reduktion i antal affaldskurve ved at udskifte små kurve til større affaldskurve	Service		-1.150	-2.300	-2.300	-2.300	-2.300
Bedre udnyttelse af stordriftsfordele og ruteoptimering	Service		-1.700	-3.400	-3.400	-3.400	-3.400
<b>Samlet varig ændring</b>			<b>-5.350</b>	<b>-10.700</b>	<b>-10.700</b>	<b>-10.700</b>	<b>-10.700</b>
<b>Implementeringsomkostninger</b>							
Indkøb og opsætning af nye kurve og nedtagning af eksisterende	Service	2.200	2.200				
Projektressourcer	Service	1.252	1.252				
<b>Samlede implementeringsomkostninger</b>		<b>3.452</b>	<b>3.452</b>				
<b>Samlet økonomisk påvirkning</b>		<b>3.452</b>	<b>-1.898</b>	<b>-10.700</b>	<b>-10.700</b>	<b>-10.700</b>	<b>-10.700</b>
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	3						
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	3						

Note til alle tabeller: Alle *besparelser* er angivet med negativt (-) fortegn.

## 1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

Borgerrepræsentationen besluttede den 21. juni 2018, at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle gennemføre en takst- og budgetanalyse med henblik på en genberegning af alle forvaltningens takster og en analyse af omkostningseffektiviteten på klassiske driftsområder.

EY har gennemført takst- og budgetanalysen og har leveret den endelige rapport ultimo december 2018. Budgetanalysens fase 1 blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 28. januar 2019, den 8. april 2019 samt 3. juni 2019<sup>1</sup>.

EY's rapport indeholder en vurdering af, på baggrund af regnskabstal for 2017, hvorvidt forvaltningens klassiske driftsområder er omkostningseffektive og angiver effektiviseringspotentialer. På den baggrund har EY udarbejdet et effektiviseringskatalog bestående af 14 selvstændige effektiviseringsforslag.

Nærværende investeringsforslag vedrører effektiviseringer, som ikke indebærer ændringer i de eksisterende serviceniveauer. I sensommeren 2019 vil Teknik- og Miljøudvalget blive forelagt en indstilling, hvor der skal tages stilling til serviceniveauer på de klassiske driftsområder, herunder serviceharmoniseringer.

### 1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Formålet med dette investeringsforslag er at implementere og realisere effektiviseringspotentialerne i tre effektiviseringsforslag, der vedrører optimering af tømning af affaldskurve. Konkret er det EYs effektiviseringsforslag 8, 9 og 10. Forvaltningen vil igangsætte følgende initiativer med henblik på at indfri effektiviseringspotentialerne i de tre effektiviseringsforslag:

- Reduktion i antallet af tømninger ved overgang til tilstandskrav (EYs effektiviseringsforslag 8)
- Reduktion i antal kurve ved at udskifte små kurve til større kurve (EYs effektiviseringsforslag 9)
- Bedre udnyttelse af stordriftsfordele og ruteoptimering (EYs effektiviseringsforslag 10)

#### **Reduktion i antallet af tømninger ved overgang til tilstandskrav**

EY anbefaler, at tømmefrekvensen på affaldskurve ændres, således at den afspejler tilstandskrav i stedet for faste rutinebaserede frekvenstømninger. EY har dog også vurderet, i et rettelsesblad til deres rapport, at et opdateret og mere omfattende datagrundlag fra forvaltningens eksisterende omstillingsprojekt fra 2018 "ren by med smartere (sensorer i) affaldskurve", kan ændre på forudsætningerne for beregningen af potentialet for effektiviseringen. Forvaltningen er fortsat i gang med at opsætte sensorer i affaldskurvene samt at få indhentet og kvalificeret data fra sensorerne og har på nuværende tidspunkt ikke grundlag for at kvalificere datagrundlaget i EY's beregningsforudsætninger yderligere. Realiserbarheden i effektiviseringspotentialet ved reduktion i antallet af tømninger ved overgang til tilstandskrav er således afhængig af flere data fra sensorer i affaldskurvene, herunder analyse af viden samt erfaring fra driften. Forvaltningen fastholder dog – på trods af de anerkendte usikkerheder – EY's fulde, beregnede effektiviseringspotentialer, men vurderer, at effektiviseringspotentialet først kan realiseres med halv effekt i 2021 og fuld effekt i 2022.

Forvaltningen fik – som nævnt – via smarte investeringer i kernevelværd i 2018 godkendt, at der kunne opsættes sensorer i affaldskurve med henblik på at indføre et ressource-, navigations- og rutestyringssystem for tømning af affaldskurve, og herved nedbringe tidsforbruget i forbindelse med tømning af affaldskurve. Dette giver en effektivisering på 1,2 mio. kr. fra 2021. Denne effektivisering bliver realiseret gradvist fra 2019 og skal dermed modregnes i EY's effektiviseringspotentialer for ikke at høste den samme effektivisering to gange.

---

<sup>1</sup><https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/23085319-32306361-1.pdf>

### **Reduktion i antal kurve ved at udskifte små kurve til større kurve**

EY anbefaler, at der udskiftes 20% af de mindre affaldskurve (722 stk. københavnkurve) med 181 større affaldskurve (pizzakurve). Herved bibeholdes affaldskapaciteten, mens tømningens frekvens reduceres med en effektivisering til følge. EY har ikke angivet geografisk/specifikt, hvor der kan udskiftes affaldskurve. Derfor skal forvaltningen i gang med et analysearbejde for at finde de konkrete områder i byrummet, hvor der skal ske en udskiftning fra små til større kurve, uden at det forringer borgernes oplevelse af serviceniveauet, og således at det i videst muligt omfang ikke giver mere affald i bybilledet.

### **Bedre udnyttelse af stordriftsfordele og ruteoptimering**

EY har ligeledes lavet en analyse af udgifterne pr. tømning af affaldskurve på tværs af byen, og vurderer i den forbindelse en større variation i prisen pr. tømning imellem de mest effektive enheder til de mindst effektive enheder, hvilket giver et potentiale for optimeringer. EY har bl.a. beregnet, at prisen for tømning pr. affaldskurv er 9,2 kr. for de mest effektive enheder og 17,8 kr. for de mindst effektive enheder på grønne områder i byen. På grå områder svinger prisen fra 9,2 kr. for de mest effektive enheder til 13,9 kr. for de mindst effektive enheder. EY vurderer, at der er en klar sammenhæng mellem pris og antallet af affaldskurve (jo flere kurve, des billigere). Derfor anbefaler EY en bedre udnyttelse af stordriftsfordele, hvor opgaven placeres på færre enheder. Forvaltningen forventer at kunne gøre brug af data fra sensorer i affaldskurvene samt erfaringer fra driften til at lave optimale ruter igennem byen, så udgifterne pr. tømning på tværs af enhederne udjævnes. Dette analysearbejde kan medføre, at der skal laves en ny organisering af arbejdet med tømning af affaldskurve.

EY anslår dog i forbindelse med bedre udnyttelse af stordriftsfordele, at ca. 50% af effektiviseringen skal findes i Indre by, der er det mest affaldsbelastede og vanskeligst fremkommelige område i byen. Det er forvaltningens vurdering, at dette ikke er realistisk, og såfremt der gennemføres en sådan effektivisering i Indre By, som foreslået af EY, vil det betyde en ændring i serviceniveauet, hvor borgerne vil opleve en serviceforringelse og en stigende mængde affald i byrummet. På baggrund af forvaltningens erfaring med optimering af ruter for tømning af affaldskurve og gadefejning i weekenderne, anslår forvaltningen, at 20% af EY's foreslåede effektivisering i Indre By kan indgå i dette investeringsforslag, eftersom det kan indfries udelukkende via optimering af driften og uden serviceforringelser til følge. De resterende 80% vil herefter blive en del af indstillingen om serviceniveauer, som skal forelægges Teknik- og Miljøudvalget i sensommeren 2019. På baggrund af udvalgets drøftelser samt beslutninger om serviceniveauer, vil udvalget til Overførselssagen 19-20 blive forelagt nye investeringsforslag.

### **Indfasning af effektivisering**

Forvaltningen forventer, at effektiviseringen kan følges og realiseres via det datagrundlag, der kommer fra sensorer i affaldskurve, som fortsat er i gang med at blive opsat. Forvaltningen vurderer på nuværende tidspunkt ikke, at der er et tilstrækkeligt solidt datagrundlag til at realisere effektiviseringspotentialet allerede i 2020, som EY lægger op til (med halv effekt 2020). Arbejdet med disse konkrete effektiviseringsprojekter forudsætter et solidt datagrundlag til at understøtte implementeringen af effektiviseringsforslagene, hvorfor forvaltningen anbefaler, at effektiviseringspotentialet på alle 3 effektiviseringsforslag realiseres med halv effekt i år 2 (2021) og herefter med fuld effekt i år 3 (2022).

## 1.4 ØKONOMI

EY har identificeret følgende effektiviseringspotentialer ved optimeret tømning af affaldskurve<sup>2</sup>:

- Reduktion i antal tømninger via overgang til tilstandskrav på 6,2 mio. kr. årligt ved fuld indfasning. Dette korrigeres dog med den effektivisering, som forvaltningen allerede er i færd med at implementere med "ren by med smartere affaldskurve", hvilket er en effektivisering på 1,2 mio. kr. årligt ved fuld indfasning. Dermed er der et korrigeret effektiviseringspotentiale på 5,0 mio. kr. årligt ved fuld indfasning.
- Reduktion i antal kurve ved at udskifte små kurve til større kurve på 2,3 mio. kr. årligt ved fuld indfasning.
- Bedre udnyttelse af stordriftspotentiale og ruteoptimering på 5,5 mio. kr. årligt ved fuld indfasning, hvoraf 2,8 mio. kr. vedrører Indre By. For effektiviseringspotentialet vedrørende Indre By vurderer forvaltningen, at kun 20 % (0,57 mio. kr.) kan indgå i dette investeringsforslag uden serviceforringelser til følge. Dermed er der et korrigeret effektiviseringspotentiale på 3,4 mio. kr. årligt ved fuld indfasning.

Sammenlagt giver det et nettopotentiale på 10,7 mio. kr. i 2022 og frem. EY vurderer, at effektiviseringspotentialet har en mellem høj til høj grad af realiserbarhed. Det er forvaltningens vurdering at effektiviseringspotentialet er realistisk samt at dataunderstøttelse via sensorer i affaldskurvene og analyse af erfaring fra driften er nødvendigt for at realisere effektiviseringspotentialet.

**Tabel 1 Varige ændringer, service**

	1.000 kr. 2020 p/l					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Reduktion i antal tømninger via overgang til tilstandskrav (Effektiviseringsforslag 8)		-2.500	-5.000	-5.000	-5.000	-5.000
Reduktion i antal kurve ved at udskifte små kurve til større kurve (Effektiviseringsforslag 9)		-1.150	-2.300	-2.300	-2.300	-2.300
Bedre udnyttelse af stordriftspotentiale og ruteoptimering (Effektiviseringsforslag 10)		-1.700	-3.400	-3.400	-3.400	-3.400
<b>Varige ændringer totalt, service</b>		<b>-5.350</b>	<b>-10.700</b>	<b>-10.700</b>	<b>-10.700</b>	<b>-10.700</b>

For at realisere effektiviseringspotentialet har forvaltningen identificeret følgende investeringsbehov:

- 4,4 mio. kr. til indkøb, opsætning og nedtagning af affaldskurve. Heraf udgør 3,6 mio. kr. indkøb af 181 nye såkaldte pizza-kurve i 2020 og 2021, der har en enhedspris på ca. 20.000 kr. 0,8 mio. kr. går til 2 årsværk, der skal nedtage og opsætte affaldskurve fordelt på 2020 og 2021.

For at understøtte en fuld implementering af tiltagene og den adfærdsændring, som ligger til grund for realisering af effektiviseringspotentialerne, er der behov for projektressourcer til at drive denne proces, gennemføre analyser og understøtte den decentrale forandringsledelse, således at de nye arbejdsgange bliver implementeret ensartet i hele organisationen. For at understøtte implementeringen har forvaltningen identificeret et behov for 2 årsværk til projektressourcer i 2 år.

<sup>2</sup> <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/23085319-32306361-1.pdf> Side 165 til 172 & 245 til 247

Projektressourcen prissættes til 626.000 kr. årligt svarende til en AC-medarbejder inklusiv grundlæggende overhead (årsværkssats godkendt af Økonomikredsen i 2011).

**Tabel 2 Serviceinvesteringer i forslaget**

	1.000 kr. 2020 p/l						Innovationspulje (sæt X)
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Indkøb og opsætning af nye kurve og nedtagning af eksisterende	2.200	2.200	0	0	0	0	
Projektressourcer	1.252	1.252					
<b>Investeringer totalt, service</b>	<b>3.452</b>	<b>3.452</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

### 1.5 EFFEKTIVISERING PÅ ADMINISTRATION

Effektiviseringerne i forslaget er ikke placeret på hovedkonto 6.45, og herved indeholder forslaget ikke nogen effektivisering på administration.

### 1.6 FORDELING PÅ UDVALG

Forslaget vedrører kun Teknik- og Miljøforvaltningen.

### 1.7 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Investeringsforslaget vil blive organiseret i en samlet projektportefølje i Teknik- og Miljøforvaltningen Byens Drift, hvor formålet er at implementere effektiviseringsforslagene, der indgår i EYs effektiviseringskatalog. Under projektporteføljen vil effektiviseringsforslagene blive varetaget som delprojekter med dertilhørende projektledere tilknyttet. Der vil være en løbende rapportering til projektporteføljens programledelse, der består af forvaltningens direktion og koncernledelse, der varetager tværgående strategiske perspektiver vedrørende takst- og budgetanalysen

Arbejdet med implementering af investeringsforslaget igangsættes i forbindelse med udmøntning af midler fra budgetaftalen 2020 og forventes fuldt implementeret i 2022.

### 1.8 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

En nedsat styregruppe er ansvarlig for at sikre relevant inddragelse af MED-udvalg samt medarbejdere og ledere i Teknik- og Miljøforvaltningen Byens Drift.

Inddragelse af relevante samarbejdspartnere påbegyndes i forbindelse med igangsættelse af delprojekterne.

### 1.9 FORSLAGETS EFFEKT

Den overordnede effekt af budgetanalysens 14 effektiviseringsforslag er at øge omkostningseffektiviteten på fem udvalgte opgaveområder hos Teknik- og Miljøforvaltningen Byens Drift.

Dette investeringsforslag vil sikre en mere omkostningseffektiv drift på tømning af affaldskurve, og det er forvaltningens forventning, at en implementering af disse effektiviseringsforslag ikke vil have en mærkbar indvirkning på kvaliteten af det serviceniveau, der leveres i byen, jf. dog forvaltningens korrektion af EYs forslag 10 vedr. stordriftsfordele og ruteoptimering i Indre By.

## 1.10 OPFØLGNING

	Hvordan måles succeskriteriet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Projekterne følger den fastsatte tidsplan	Styregruppen forelægges løbende status på fremdrift i de enkelte projekter	Den koordinerende projektleder i Byens Drift	I fast kadence i forhold til styregruppemøderne
Projektressourcer er ansat til projektet og budgettet overholdes i 2020 og 2021	Procesplan for ansættelser præsenteres for styregruppen samt udtræk i kvantum	Enhedschefer i Byens Drift og efter gennemførte ansættelser den koordinerende projektleder i Byens Drift	Ansættelse af 2 projektressourcer med opstart 1/1-2020 samt budgetopfølgning kvartalsvist i 2020 og 2021
Overgang til tilstandskrav: Analysearbejdet er gennemført med henblik på optimale tømmefrekvenser	Fremdrift på analysearbejdet forelægges styregruppen	Den koordinerende projektleder i Byens Drift	Status medio 2020, ultimo 2020 samt endeligt primo 2021
Overgang til tilstandskrav: Overgået til arbejdsplan med henblik på optimale tømmefrekvenser	Den nye arbejdsplan forelægges styregruppen	Den koordinerende projektleder i Byens Drift	Ultimo 2020 og endeligt primo 2020
Overgang til tilstandskrav: Der er frigivet ressourcer svarende til 2,5 mio. kr. i 2021 samt 5 mio. kr. i 2022 og frem	Ved udtræk i Kvantum	Den koordinerende projektleder i Byens Drift	Ultimo 2021 og ultimo 2022
Udskiftning til større kurve: Analysearbejdet er gennemført i forhold til placeringer, hvor små kurve skal udskiftes med store kurve	Fremdrift på analysearbejdet forelægges styregruppen	Den koordinerende projektleder i Byens Drift	Status medio 2020, ultimo 2020 samt endeligt primo 2021
Udskiftning til større kurve: 181 pizza kurve er indkøbt og udskiftet.	Udtræk af forbrug og budget i Kvantum	Den koordinerende projektleder i Byens Drift	Ultimo 2020 og 2021
Udskiftning til større kurve: Der er frigivet ressourcer svarende til 1,1 mio. kr. i 2021 samt 2,3 mio. kr. i 2022 og frem	Ved udtræk i Kvantum	Den koordinerende projektleder i Byens Drift	Ultimo 2021 og ultimo 2022
Ruteoptimering og stor-driftsfordele: Analysearbejdet er gennemført med henblik på ruteoptimering og samling af opgaver for at opnå kritisk masse	Fremdrift på analysearbejdet forelægges styregruppen	Den koordinerende projektleder i Byens Drift	Status medio 2020, ultimo 2020 samt endeligt primo 2021
Ruteoptimering og stor-driftsfordele: Overgået til ruteoptimeret arbejdsplanlægning og organisatoriske forandringer er gennemført	Den nye planlægning og koordineringen af optimale ruter samt behov for organisatoriske forandringer forelægges styregruppen	Den koordinerende projektleder i Byens Drift	Medio 2020 og endeligt ultimo 2020



Ruteoptimering og stor-driftsfordele: Der er frigivet ressourcer svarende til 1,7 mio. kr. i 2021 samt 3,4 mio. kr. i 2022 og frem	Ved udtræk i Kvantum	Den koordinerende projektleder i Byens Drift	Ultimo 2021 og ultimo 2022
--	----------------------	--	----------------------------

### 1.11 RISIKOVURDERING

Det kan ikke udelukkes, at forslaget vil kunne medføre lidt flere overfyldte affaldskurve, når området overgår til tilstandskrav, da forvaltningen vil blive afhængig af datakvaliteten fra sensorer i affaldskurve samt systemunderstøttelse. Det er dog vurderingen, at sensorer i affaldskurve koblet med driftsmedarbejdernes erfaring vil danne et solidt grundlag for at afbøde konsekvenserne. Lidt flere overfyldte affaldskurve kan dog medføre et øget behov for renhold af veje, cykelstier og pladser.

Det er en forudsætning for gennemførelse af effektiviseringsforslaget, at arbejdstilrettelæggelsen er designet, således at arbejdsmiljølovgivningen overholdes, og således at arbejdet med at tømme affaldskurve ikke indebærer nedslidning af medarbejderne gennem ensidigt belastende arbejde. Forvaltningen vil således have stort fokus på, at implementeringen af EY's effektiviseringsforslag med overgang til tilstandskrav ikke skaber arbejdsmiljøudfordringer. Det er endvidere forvaltningens vurdering, at den planlagte udskiftning af et antal manuelt tømte københavnerkurve til færre og større maskinelt tømte pizzakurve vil forbedre arbejdsmiljøet. Af samme årsag er det også forvaltningens vurdering, at der over de kommende år bør ske en yderligere successiv udvikling væk fra håndtømte affaldskurve til øget brug af færre og større affaldskurve, der kan tømmes maskinelt, om end det kan betyde, at borgerne skal gå lidt længere med deres affald. Hvor det ikke er muligt at overgå til maskinel tømning, kan der også blive tale om øgede investeringer i tekniske hjælpemidler til fortsat manuel tømning.

Endelig forudsætter effektiviseringsforslaget en betydelig ledelsesindsats for at implementere en kultur- og adfærdsændring – en anden måde at arbejde på – hos de udførende medarbejdere. Denne risiko er forsøgt afhjulpet igennem de afsatte investeringsmidler til projektressourcer, der skal sikre den nødvendige understøttelse til implementering og gevinstrealisering af effektiviseringspotentialen.

### 1.12 HVEM ER HØRT?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Ja	Forslaget er godkendt af CFØ d. 26-06-2019

	Ja/Nej/Ikke relevant	Hvis ja, skriv kort konklusionen. Skal være afsluttet inden udvalgsgodkendelse.
Ejendomsfaglig vurdering	Ikke relevant	
IT-kredsen	Ikke relevant	
Koncern-IT	Ikke relevant	
HR-kredsen	Ikke relevant	
Velfærdsanalytisk vurdering	Ikke relevant	

# INVESTERINGSFORSLAG

**Forslagets titel:** BC27 Effektivisering af opgaveløsningen på grøn pleje og renhold - budgetanalysens fase 1

**Kort resumé:** Teknik- og Miljøforvaltningen har, med bistand fra Ernst & Young (EY), fået gennemført en budgetanalyse af klassiske driftsområder i forvaltningen (grøn drift og pleje, renhold af veje, cykelstier og pladser, renhold af ubemandede toiletter samt drift af kirkegårde). Med dette investeringsforslag vil forvaltningen implementere de dele af EY's effektiviseringsforslag, der kan realiseres uden at påvirke de eksisterende serviceniveauer for driften af byen. Herudover tager effektiviseringsforslaget højde for Borgerrepræsentationens beslutning på sit møde den 22. august 2019 i sagen: Placering af drift af byens boldbaner og tilhørende parker i Kultur- og Fritidsforvaltningen (2019-0156999).

**Der søges om midler fra:** Investeringspuljen

**Fremstillende forvaltning:** Teknik- og Miljøforvaltningen

**Berørte forvaltninger:**

<input type="checkbox"/>	Økonomiforvaltningen	<input type="checkbox"/>	Socialforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Kultur- og Fritidsforvaltningen	<input checked="" type="checkbox"/>	Teknik- og Miljøforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Børne- og Ungdomsforvaltningen	<input type="checkbox"/>	Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Sundheds- og Omsorgsforvaltningen		

## 1.1 FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

1.000 kr. 2020 p/l	Styringsområde	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Varige ændringer</b>							
Grøn drift og pleje	Service		-4.527	-9.146	-13.673	-18.200	-18.200
Drift og pleje af kirkegårde	Service	-372	-745	-745	-745	-745	-745
Renhold af veje, cykelstier og pladser	Service		-1.250	-1.875	-2.500	-2.500	-2.500
Renhold af ubemandede toiletter	Service	-1.100	-2.200	-2.200	-2.200	-2.200	-2.200
IT - Support, hosting & licenser	Service	626	826	826	826	826	826
Bruger- og borgertilfredshedsmålinger	Service	750	750	750	750	750	750
<b>Samlet varig ændring</b>		<b>-96</b>	<b>-7.146</b>	<b>-12.390</b>	<b>-17.542</b>	<b>-22.069</b>	<b>-22.069</b>
<b>Implementeringsomkostninger</b>							
Projektressourcer	Service	2.504	2.504	1.252			
IT-Systemunderstøttelse	Service	3.826	2.126	1.126			
<b>Samlede implementeringsomkostninger</b>		<b>6.330</b>	<b>4.630</b>	<b>2.378</b>			
<b>Samlet økonomisk påvirkning</b>		<b>6.234</b>	<b>-2.516</b>	<b>-10.012</b>	<b>-17.542</b>	<b>-22.069</b>	<b>-22.069</b>
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	3						
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	3						

Note til alle tabeller: Alle *besparelser* er angivet med negativt (-) fortegn.

## 1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

Borgerrepræsentationen besluttede den 21. juni 2018, at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle gennemføre en takst- og budgetanalyse med henblik på en genberegning af alle forvaltningens takster og en analyse af

omkostningseffektiviteten på klassiske driftsområder. Ernst & Young (EY) har gennemført takst- og budget-analysen og har leveret den endelige rapport ultimo december 2018 med 14 selvstændige effektiviseringsforslag. Budgetanalysens fase 1 blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 28. januar 2019, den 8. april 2019 samt 3. juni 2019<sup>1</sup>.

EY har i juni 2019<sup>2</sup>, på foranledning af Teknik- og Miljøforvaltningen Byens Drift, udarbejdet en supplerende og uddybende analyse af EYs effektiviseringsforslag 1 *Harmonisering af serviceniveauer og effektivitet på grøn drift og pleje* og EYs effektiviseringsforslag 13 *Tilpasset dimensionering på drift og pleje af kirkegårde*. Formålet med analysen har været at opdele effektiviseringspotentialerne i henholdsvis a) effektiviseringer, der vedrører optimering af driften og b) effektiviseringer der vedrører et fælles ensartet serviceniveau.

Indenfor grøn drift og pleje samt drift af kirkegårde har EY's supplerende analyse anslået, at 45-50% af effektiviseringspotentialet vedrører optimering af driften, og 50-55% vedrører et fælles ensartet serviceniveau. Forvaltningen har vurderet at der skal tages udgangspunkt i 45%, som vurderes at have en høj grad af realiserbarhed. Hermed sikres det, at forvaltningen kan implementere EY's anbefalinger uden, at det påvirker det eksisterende serviceniveau i byen. Teknik- og Miljøudvalget skal i sensommeren 2019 drøfte forvaltningens oplæg til fastlæggelse af fælles serviceniveauer, som skal danne grundlag for en vurdering af, hvordan forvaltningen kan arbejde videre med at kvalificere de resterende 55% af effektiviseringspotentialet.

Nærværende investeringsforslag vedrører således alene effektiviseringer, som *ikke* indebærer ændringer i de eksisterende serviceniveauer på grøn pleje, renhold af veje cykelstier og pladser, renhold af ubemandede toiletter samt driften på kirkegårde. Hermed er effektiviseringerne i dette forslag alene relateret til, at forvaltningen leverer det samme serviceniveau på en mere ressourceeffektiv måde. Forvaltningen har således også kvalificeret EY's potentiale vurderinger, således at der tages højde for forvaltningens faglige vurderinger.

Forvaltningen har endvidere korrigeret EY's tal for enkelte mindre fejl, og der er efterfølgende udarbejdet rettellesblad af EY. Herudover har forvaltningen korrigeret for allerede gennemførte effektiviseringer, så de samme midler ikke spares dobbelt. Endvidere er det forvaltningens faglige vurdering, at Indre By ikke kan levere de samme effektiviseringer som andre bydele uden, at det vil påvirke serviceniveauet, hvorfor der også er korrigeret herfor (se mere herom senere i investeringsforslaget). Endelig skal det nævnes, at der i nærværende investeringscase er taget højde for Borgerrepræsentationens beslutning den 22. august 2019 i sagen: Placering af drift af byens boldbaner og tilhørende parker i Kultur- og Fritidsforvaltningen (2019-0156999),

### 1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Formålet med dette investeringsforslag er at implementere og realisere de effektiviseringspotentialer, der kan gennemføres uden ændringer i de eksisterende serviceniveauer, i de fire af EYs effektiviseringsforslag, som omhandler:

- Grøn drift og pleje: Harmonisering af serviceniveauer og effektivitet (EYs effektiviseringsforslag 1)
- Drift og pleje af kirkegårde: Tilpasset dimensionering (EYs effektiviseringsforslag 13)

<sup>1</sup> <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/22725113-31491645-1.pdf>

<sup>2</sup> <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/23520709-32879780-1.pdf>

- Renhold af veje, cykelstier og pladser: Ruteoptimering og standardisering (EYs effektiviseringsforslag 4)
- Renhold af toiletter: Ruteoptimering og standardisering af ubemandede toiletter (EYs effektiviseringsforslag 11)

Såfremt forvaltningen får tildelt investeringsmidler, igangsættes tiltagene i investeringsforslaget efter udmøntning af investeringsmidlerne. Teknik- og Miljøforvaltningen vil sikre en korrekt inddragelse af medarbejderne før og under implementeringen af effektiviseringsforslaget.

### **Grøn drift og pleje samt drift og pleje af kirkegårde**

Forvaltningen har identificeret en række løftestænger til at effektivisere driften inden for grøn drift og pleje samt drift og pleje af kirkegårde. Disse løftestænger er effektiviseringer, der – som allerede nævnt – ikke vil få en indvirkning på serviceniveauet. Der vil ske inddragelse af medarbejderne i implementeringen heraf:

- *Samling af specialiserede og rutebaserede driftsopgaver*  
Det kan fx indebære en samling af store og omkostningstunge maskiner, som vil få en mere tværgående opgavevaretagelse og derigennem optimere kapacitetsudnyttelsen m.m.
- *Tilpasning af det organisatoriske set up*  
Hermed skal det sikres, at de rette kompetencer er til stede, så opgaver kan løses fagligt korrekt og effektivt. Det skal eksempelvis overvejes, om nuværende teamstørrelser, enhedsstørrelser, ansvarsområder og fysisk placering er rigtige i forhold til opgaven, eller om der er brug for justeringer.
- *Samling af understøttende opgaver*  
Enhederne er i dag understøttet på forskellig vis, både med lokal administrativ understøttelse og mere centrale funktioner både i og uden for forvaltningen. Det skal vurderes, om denne fordeling er den mest effektive i forhold til opgavevaretagelsen, eller om visse understøttende opgaver evt. skal samles yderligere. Dette kunne fx gælde øget samling af indkøbsopgaver.
- *Øget fokus på dataunderstøttelse*  
Dette vil kunne bevirke, at enhederne fremover i højere grad vil kunne basere deres planlægning og prioriteringer af opgaver ud fra et faktuel datagrundlag. Dette vil især være GIS- og GPS-data og økonomiske nøgletal. Enhederne vil således blive i stand til at lave bedre og mere ensartede prioriteringer på tværs.

Løftestængerne skal, som nævnt, implementeres for at realisere effektiviseringerne og vil bl.a. indeholde en tilpasning af organisationen, hvor der fremover skal arbejdes mere tværgående i byen med en mere udstrakt og bedre koordineret ruteplanlægning. Dette vil kunne have den konsekvens, at borgerne vil opleve, at driftsopgaverne (fx græsklipning og hækklipning) bliver løst på andre tidspunkter end vanligt, da dataunderstøttelse skal sikre en optimal ruteplanlægning. Det vil ikke påvirke serviceniveauet, da opgaverne fortsat bliver løst, men dog på andre tidspunkter.

EY's budgetanalyse er baseret på regnskabstal fra 2017, og forvaltningen har efterfølgende effektiviseret 0,8 mio. kr. i 2018 inden for optimering af driften af legepladser (budgetaftalen for 2018). Derudover har forvaltningen effektiviseret 0,5 mio. kr. i 2018 på driftsoptimering af arbejds gange inden for grøn drift og pleje med fokus på klare opgavebeskrivelser samt opgaveplanlægning. Dette indgik som en del af smarte investeringer i kernevedfærd i 2016 og skal sikre, at arbejdstiden bruges optimalt i forhold til kerneopgaven.

Det er forvaltningens vurdering, at der i EY's opgørelse derfor er en del af effektiviseringspotentialet, der allerede er realiseret. Der bør således ske en modregning i EY's effektiviseringspotentiale på 1,3 mio. kr., så det sikres, at forvaltningen ikke skal høste den samme effektivisering to gange.

Inden for drift af kirkegårde er en del af effektiviseringspotentialet takstfinansieret, og derfor skal denne andel af effektiviseringen medføre takstnedsættelser, og kan herved ikke indgå i nærværende investeringsforslag. På baggrund af EY's beregninger har forvaltningen identificeret, at 60% af effektiviseringen skal indgå som takstnedsættelser for gravstedsejere mv. De resterende 40% vedrører skattefinansieret drift af kirkegårde, og denne del af effektiviseringspotentialet kan dermed indgå i nærværende investeringscase.

#### *Borgerrepræsentationens beslutning af den 22. august 2019 om placering af drift af boldbaner og tilhørende parker i Kultur- og Fritidsforvaltningen*

Business casen om arealpleje og viceværtsdrift blev godkendt ved overførelsessagen 2018/2019. I business casen indgik en principbeslutning om at samle driften af større plane græsarealer over 4.000 m<sup>2</sup>, herunder boldbaner<sup>3</sup>. Borgerrepræsentationen har den 22. august 2019 besluttet, at Kultur- og Fritidsforvaltningen skal overtage driften af alle byens boldbaner og tilhørende parker. Overdragelsen af disse arealer betyder, at Teknik- og Miljøforvaltningen pr. 1. september 2020 skal overføre 9,5 mio. kr. årligt til Kultur- og Fritidsforvaltningen. Dette medfører derfor også en reduktion af den økonomiske baseline på grøn drift og pleje i TMF/Byens Drift og heraf det identificerede effektiviseringspotentiale. Forvaltningen har på den baggrund genberegnet effektiviseringspotentialet, og det betyder, at det samlede effektiviseringspotentiale skal nedskrives med 1,5 mio. kr. ved fuld indfasning. Bemærk, at dette er en nedjustering fra de 1,8 mio. kr., der tidligere er blev oplyst i notat fra d. 18. august med svar på politikerspørgsmål fra Karina Vestergård Madsen omkring de økonomiske konsekvenser af en overdragelse af driften af boldbaner og tilhørende parker til Kultur- og Fritidsforvaltningen.<sup>4</sup>

#### **Renhold af veje, cykelstier og pladser**

Forvaltningen har identificeret en række løftestænger til at effektivisere driften inden for renhold af veje, cykelstier og pladser. Disse løftestænger er effektiviseringer, der – som allerede nævnt – ikke vil få en indvirkning på serviceniveauet. Der vil ske inddragelse af medarbejderne i implementeringen heraf. Flere af løftestængerne er de samme som nævnt under grøn drift og pleje samt drift og pleje af kirkegårde og uddybes derfor ikke her:

- Etablering af optimale ruter, der fx skal være med til at sikre en tværgående drift, hvor opgaverne planlægges og udføres, så de løses mest omkostningseffektivt på tværs af bydele.
- Øget fokus på dataunderstøttelse således at enhederne fx fremover i højere grad vil kunne basere deres planlægning og prioriteringer af opgaver ud fra et faktisk datagrundlag.
- Samling af understøttende opgaver, fx samling af indkøbsopgaver og ruteplanlægning.
- Etablering af fælles retningslinjer der sikrer, at medarbejderne har en fælles forståelse for opgaven og håndtering heraf.

<sup>3</sup> <https://www.kk.dk/indhold/borgerrepraesentationens-modemateriale/22082019/edoc-agenda/ee029f2f-b174-48e9-8649-1c48816b3dcc/210eee95-608c-43e8-aa3d-0989cf344814>

<sup>4</sup> <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/23727478-33235777-11.pdf>

Det er forvaltningens faglige vurdering, at Indre By ikke kan levere det samme effektiviseringspotentiale som de andre bydele, uden at det resulterer i et reduceret serviceniveau. På baggrund af erfaringer med optimering af ruter for både tømning af affaldskurve og gadefejning i weekenderne, anslår forvaltningen, at 20 % af det identificerede effektiviseringspotentiale i Indre By kan indgå i dette investeringsforslag uden at medføre et reduceret serviceniveau. De resterende 80% af effektiviseringspotentialet vil indgå i den indstilling om serviceniveauer, som forvaltningen vil fremlægge for Teknik- og Miljøudvalget i sensommeren 2019.

### Renhold af ubemandede toiletter

Forvaltningen har identificeret en række løftestænger til at effektivisere driften af renhold af ubemandede toiletter. Disse løftestænger er effektiviseringer, der – som allerede nævnt – ikke vil få en indvirkning på serviceniveauet. Der vil ske inddragelse af medarbejderne i implementeringen heraf. Flere af løftestængerne er de samme som nævnt under grøn drift og pleje samt drift og pleje af kirkegårde og uddybes derfor ikke her:

- Etablering af optimale ruter, der fx skal være med til at sikre en tværgående drift, hvor opgaverne planlægges og udføres så de løses mest omkostningseffektivt på tværs af bydele.
- Øget fokus på dataunderstøttelse således at enhederne fx fremover i højere grad vil kunne basere deres planlægning og prioriteringer af opgaver ud fra et faktisk datagrundlag.
- Tilpasning af det organisatoriske set up, fx samling af indkøbsopgaver og ruteplanlægning.
- Etablering af fælles rengøringsmanualer og retningslinjer der sikrer, at medarbejderne har en fælles forståelse for opgaven og håndtering heraf.

### 1.4 ØKONOMI

EY har identificeret følgende effektiviseringspotentialer inden for de fire effektiviseringsforslag, der er omfattet af dette investeringsforslag<sup>5</sup>:

- Øget effektivitet inden for grøn drift og pleje på 46,7 mio. kr. På baggrund af EY's uddybende analyse<sup>6</sup> er det vurderingen, at 45% heraf vil kunne effektiviseres igennem optimering af driften – dvs. uden påvirkning af serviceniveauet – og dermed er der et korrigeret effektiviseringspotentiale på 21 mio. kr. Dette nedjusteres med 1,3 mio. kr. på baggrund af effektiviseringer, der er blevet realiseret i 2018, og dermed ikke indgår i EYs baseline (som er regnskabstal 2017). Derudover er det besluttet i Borgerrepræsentationen at placere driften af byens boldbaner og tilhørende parker i Kultur- og Fritidsforvaltningen, hvilket nedskriver potentialet med yderligere 1,5 mio. kr. Dermed er det korrigerede effektiviseringspotentiale på 18,2 mio. kr. årligt ved fuld indfasning.
- Effektivisering af drift af kirkegårde har et effektiviseringspotentiale på 4,1 mio. kr. På baggrund af EY's uddybende analyse er det vurderingen, at 45% heraf vil kunne effektiviseres igennem optimering af driften af kirkegårde – dvs. uden påvirkning af serviceniveauet – og dermed er der et korrigeret effektiviseringspotentiale på 1,9 mio. kr. Heraf vedrører 60% af potentialet det takstfinansierede område, og kan dermed ikke indgå i nærværende investeringsforslag, men skal udmøntes i

<sup>5</sup> <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/22725113-31491645-1.pdf> Se side 152-157, 158-164, 173-181, 182-188 samt 235-236, 240, 249 & 252

<sup>6</sup> <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/23520709-32879780-1.pdf>

form af takstnedsættelser. Dermed er det korrigerede effektiviseringspotentiale på 0,745 mio. kr. årligt ved fuld indfasning.

- Etablering af mere optimale ruter og udvikling af tilstandskrav inden for renhold af veje, cykelstier og pladser på 6,4 mio. kr. årligt ved fuld indfasning. EY har dog, i deres rettelsesblad til rapporten, oplyst, at der har været en fejl i beregningerne til rapporten, og dermed nedjusteres effektiviseringspotentialet til 5,6 mio. kr. Heraf vedrører 3,9 mio. kr. Indre By, hvoraf forvaltningen vurderer, at der kan effektiviseres 20% via optimering af driften, uden det vil have indvirkning på det oplevede serviceniveau. Dermed er det korrigerede effektiviseringspotentiale på 2,5 mio. kr. årligt ved fuld indfasning.
- Etablering af mere optimale ruter og udvikling/implementering af standarder inden for renhold af ubemandede toiletter har et effektiviseringspotentiale på 2,2 mio. kr. årligt ved fuld indfasning.

Dertil har forvaltningen identificeret et varigt driftsbehov, der skal sikre support af ny digital systemunderstøttelse på tværs af EYs effektiviseringsforslag. Driftsbehovet udgøres af et AC-årsværk på 626.000 kr. årligt til supportfunktion, som skal understøtte driftens daglige brug af den nye digitale systemunderstøttelse (årsværkssats godkendt af Økonomikredsen i 2011).

Derudover er der behov for 0,2 mio. kr. årligt til licens, hosting mv. til den nye digitale systemunderstøttelse fra 2021 og frem. Der bliver redegjort for den nye digitale systemunderstøttelse i nedenstående afsnit vedrørende Investeringsbehov på tværs af de fire projekter.

Den 3. juni 2019 blev det besluttet af Teknik- og Miljøudvalget, at der i forvaltningen skal implementeres en styringsmodel på de klassiske driftsområder, hvor der bl.a. skal gennemføres bruger- og borgertilfredshedsmålinger årligt. Målingerne skal anvendes til opfølgning på den oplevede kvalitet på tværs af de fire projekter. Denne opfølgning vil blive forelagt udvalget til politisk prioritering af serviceniveauer samt forvaltningens daglige styring på bydelsniveau. Den årlige udgift hertil udgør 0,75 mio. kr. årligt fra 2020 og frem.

Sammenlagt giver det et netto effektiviseringspotentiale på 22,1 mio. kr. årligt ved fuld indfasning jf. nedenstående tabel 1. Det er forvaltningens vurdering, at dette effektiviseringspotentiale er realistisk, såfremt der foretages de nødvendige investeringer jf. tabel 2.



**Table 1. Varige ændringer, service**

	1.000 kr. 2020 p/l					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Grøn drift og pleje: Harmonisering af serviceniveauer og effektivitet (EYs effektiviseringsforslag 1)		-4.527	-9.146	-13.673	-18.200	-18.200
Drift og pleje af kirkegårde: Tilpasset dimensionering (EYs Effektiviseringsforslag 13)	-372	-745	-745	-745	-745	-745
Renhold af veje, cykelstier og pladser: Ruteoptimering og standardisering (EYs Effektiviseringsforslag 4)		-1.250	-1.875	-2.500	-2.500	-2.500
Renhold af toiletter: Ruteoptimering og standardisering (EYs Effektiviseringsforslag 11)	-1.100	-2.200	-2.200	-2.200	-2.200	-2.200
IT-support	626	626	626	626	626	626
IT-licens og hosting		200	200	200	200	200
Bruger- og borgertilfredshedsmålinger	750	750	750	750	750	750
<b>Varige ændringer totalt, service</b>	<b>-96</b>	<b>-7.146</b>	<b>-12.390</b>	<b>-17.542</b>	<b>-22.069</b>	<b>-22.069</b>

Investeringsbehovet i nærværende forslag er knyttet til de fire separate projekter der har til formål at implementere EYs effektiviseringsforslag. Derudover er der et investeringsbehov der går på tværs af de fire projekter, som består af midler til implementering af digital systemunderstøttelse, der er nødvendigt for at realisere effektiviseringspotentialen på tværs af de fire projekter.

### Grøn drift og pleje

For at implementere dette projekt og realisere effektiviseringspotentialen har forvaltningen identificeret et behov for projektressourcer svarende til 2 årsværk i 2020, 2 årsværk i 2021 samt 1 årsværk i 2022. Et projektressource årsværk prissættes til 626.000 kr. årligt svarende til en AC-medarbejder inklusiv grundlæggende overhead (årsværkssats godkendt af Økonomikredsen i 2011).

Projektressourcerne skal bidrage til et analysearbejde, der skal kortlægge muligheder og handlinger til at øge omkostningseffektiviteten bl.a. ved at udbrede metoder og resultater fra de mest effektive enheder til mindre effektive enheder. Derudover forudsætter realisering af effektiviseringspotentialen, at der sker en kultur- samt adfærdændring hos ledelsen og de udførende medarbejdere. Herved er der behov for projektressourcer til at drive projektet på tværs af enhederne og understøtte den decentrale forandringsledelse, således at de nye arbejdsgange bliver implementeret ensartet i hele organisationen og afføder den nødvendige adfærdændring.

### Drift af pleje af kirkegårde

For at implementere dette projekt og realisere effektiviseringspotentialen har forvaltningen identificeret et behov for projektressourcer svarende til 0,5 årsværk i 2020 samt 0,5 årsværk i 2021. Et projektressource årsværk prissættes til 626.000 kr. årligt svarende til en AC-medarbejder inklusiv grundlæggende overhead (årsværkssats godkendt af Økonomikredsen i 2011).

Projektressourcerne skal bidrage til et analysearbejde, der skal identificere det reelle ressourcebehov på tværs af kirkegårde og mulighederne for at udbrede metoder og resultater fra de mest effektive kirkegårde og kirkegårdsfunktioner til de, der er mindre effektive. Derudover forudsætter realisering af effektiviseringspotentialet, at der sker en kultur- samt adfærdsændring hos ledelsen og de udførende medarbejdere. Herved er der behov for projektressourcer til at drive projektet på tværs kirkegårde og understøtte den decentrale forandringsledelse, således at den nye ressourceallokering bliver implementeret ensartet i hele organisationen og afføder den nødvendige adfærdsændring.

### **Renhold af veje, cykelstier og pladser**

For at implementere dette projekt og realisere effektiviseringspotentialet har forvaltningen identificeret et behov for projektressourcer svarende til 1 årsværk i 2020, 1 årsværk i 2021 samt 1 årsværk i 2022. Et projektressource årsværk prissættes til 626.000 kr. årligt svarende til en AC-medarbejder inklusiv grundlæggende overhead (årsværkssats godkendt af Økonomikredsen i 2011).

Projektressourcerne skal bidrage til et analysearbejde, der skal danne grundlag for ruteoptimeringer og overgang til tilstandskrav, således at stordriftsfordele realiseres og de mest effektive metoder og tilgange udbredes. Derudover forudsætter realisering af effektiviseringspotentialet, at der sker en kultur- samt adfærdsændring hos ledelsen og de udførende medarbejdere. Herved er der behov for projektressourcer til at drive projektet på tværs af de geografiske enheder og understøtte den decentrale forandringsledelse, således at de nye arbejdsgange bliver implementeret ensartet i hele organisationen og afføder den nødvendige adfærdsændring.

### **Renhold af ubemandede toiletter**

For at implementere dette projekt og realisere effektiviseringspotentialet har forvaltningen identificeret et behov for projektressourcer svarende til 0,5 årsværk i 2020 samt 0,5 årsværk i 2021. Et projektressource årsværk prissættes til 626.000 kr. årligt svarende til en AC-medarbejder inklusiv grundlæggende overhead (årsværkssats godkendt af Økonomikredsen i 2011).

Projektressourcerne skal bidrage til et analysearbejde der skal danne grundlag for etablering af optimale ruter, nyt organisatorisk set up og udvikling samt implementering af standarder inden for renhold af ubemandede toiletter. Derudover forudsætter realisering af effektiviseringspotentialet, at der sker en kultur- samt adfærdsændring hos ledelsen og de udførende medarbejdere. Herved er der behov for projektressourcer til at drive projektet og understøtte forandringsprocessen vedrørende et nyt organisatorisk set up. Derudover er der behov for bistand til decentral forandringsledelse, således at de nye arbejdsgange bliver implementeret ensartet i organisationen og afføder den nødvendige adfærdsændring.

### **Investeringsbehov på tværs af de fire projekter**

I nærværende forslag er der afsat investeringsmidler til systemunderstøttelse af de berørte opgaveområder. Dette skyldes, at effektiviseringen i forslaget skal realiseres via optimering af driften. Koordinering, planlægning og ressourcestyring er essentielle parametre, som skal optimeres i driften. På nuværende tidspunkt foregår koordinering, planlægning og ressourcestyring decentralt via manuelle processer, hvilket ikke understøtter et standardiseret styringsgrundlag, ligesom det gør det svært at overskue driften på tværs af byen. Derfor er der behov for en mere hensigtsmæssig digital system- og procesunderstøttelse, der udvikles på Teknik- og Miljøforvaltningens egenudviklede platform PUMA (Platform til Understøttelse af Mobile Arbejdsgange). PUMA er en agil platform, hvilket også betyder, at elementer der er udviklet i forbindelse

med tidligere projekter, fx "Effektivisering og optimering af tids- og ressourcerejistrering OFS 18-19", bliver genanvendt og danner grundlag for nye tilføjelser.

Forslagets investeringsbehov omfatter midler til en GIS-udvikler i 2020, 2021 & 2022, der prissættes til 626.000 kr. årligt svarende til en AC-medarbejder inklusiv grundlæggende overhead (årsværkssats godkendt af Økonomikredsen i 2011). GIS-udvikleren skal sikre koblingen imellem den tekniske løsning og byens indretning i forhold til den daglige udførelse af driftsopgaverne.

Til udvikling af løsninger i PUMA anvendes investeringsmidlerne til indkøb af programmørtimer. Det estimeres, at der skal anvendes ca. 2.800 programmørtimer i 2020, ca. 1.400 programmørtimer i 2021 og ca. 470 programmørtimer i 2022 til udvikling af løsningerne. Programmørtimerne indkøbes hos en ekstern leverandør via Københavns Kommunes webrammeaftale til en ca. pris på 1.070 kr. pr. time. De estimerede programmørtimer forventes at kunne dække behovet for udvikling af:

- Opgavestyring (ca. 40% af programmørtimerne): Udvikling af opgavestyringsmodul der skal understøtte planlægning, forecasting, opgavetildeling, opgaveudførelse samt opfølgning.
- Aktiver og aktiviteter (ca. 20% af programmørtimerne): Dette modul danner grundlag for opgave- og aktivitetsbaseret styring.
- Ruteoptimering (ca. 10% af programmørtimerne): Udvikling af modul til forecast og analyse af kørte samt planlagte ruter. Herudover også opfølgning på compliance (har vi kørt ruterne) og datagrundlag for optimering.
- Benchmark og tilsyn (ca. 30% af programmørtimerne): Udvikling af benchmark modul, der understøtter både internt og eksternt benchmark samt grundlag for tilsyn (kvalitet).

Udgifter til licens, hosting mv. i implementeringsperioden udgør 0,2 mio. kr. i 2020.

Ovenstående resulterer i et samlet investeringsbehov på 13,3 mio. kr. fra 2020-2022 jf. nedenstående tabel 2.

**Tabel 2 Serviceinvesteringer i forslaget**

	1.000 kr. 2020 p/l						Innovationspulje (sæt X)
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Projektressourcer: Grøn drift og pleje	1.252	1.252	626				
Projektressourcer: Drift af pleje af kirkegårde	313	313					
Projektressourcer: Renhold af veje, cykelstier og pladser	626	626	626				
Projektressourcer: Renhold af ubemandede toiletter	313	313					
Udvikling af opgavestyring	1.200	600	200				
Udvikling af aktiver og aktiviteter	600	300	100				
Udvikling af ruteoptimering	300	150	50				
Udvikling af benchmark og tilsyn	900	450	150				
GIS Udvikler	626	626	626				
IT-licens og hosting (implementering)	200						
<b>Investeringer totalt, service</b>	<b>6.330</b>	<b>4.630</b>	<b>2.378</b>				

### 1.5 EFFEKTIVISERING PÅ ADMINISTRATION

Effektiviseringerne i forslaget er ikke placeret på hovedkonto 6.45, og herved indeholder forslaget ikke nogen effektivisering på administration.

### 1.6 FORDELING PÅ UDVALG

Forslaget berører kun Teknik- og Miljøforvaltningen.

### 1.7 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Investeringsforslaget vil blive organiseret i en samlet projektportefølje i Teknik- og Miljøforvaltningen Byens Drift, hvor formålet er at implementere EYs effektiviseringsforslag. Under projektporteføljen vil EYs effektiviseringsforslag blive varetaget som delprojekter med dertil hørende projektledere tilknyttet. Der vil være en løbende rapportering til projektporteføljens programledelse, der består af forvaltningens direktion og koncernledelse, der varetager tværgående strategiske perspektiver vedrørende takst- og budgetanalysen.

En nedsat styregruppe er ansvarlig for at sikre relevant inddragelse af MED-udvalg samt medarbejdere og ledere i Teknik- og Miljøforvaltningen Byens Drift. Forvaltningen vil inden implementeringen påbegyndes inddrage forvaltningens MED-system i planlægningen af den medarbejderinddragelse, som skal finde sted før og under selve implementeringen af effektiviseringsforslagene.

Arbejdet med implementering af investeringsforslaget igangsættes i forbindelse med udmøntning af midler fra budgetaftalen 2020 og forventes fuldt implementeret i 2024.

### 1.8 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Inddragelse af relevante samarbejdspartnere påbegyndes i forbindelse med igangsættelse af delprojekterne. Implementeringen af effektiviseringsforslagene vil ske i dialog med forvaltningens MED-system, således der sikres tæt og relevant medarbejderinddragelse.

## 1.9 FORSLAGETS EFFEKT

Den overordnede effekt af nærværende investeringsforslag er at øge omkostningseffektiviteten på opgaveområderne grøn drift og pleje, renhold af veje, cykelstier og pladser, ubemandede toiletter og grøn drift og pleje af kirkegårde hos Byens Drift i Teknik- og Miljøforvaltningen.

Det er samtidig forvaltningens faglige vurdering, at implementeringen af dette forslag ikke har indvirkning på kvaliteten af det oplevede serviceniveau i byrummet.

## 1.10 OPFØLGNING

	Hvordan måles succeskriteriet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Projekterne følger den fastsatte tidsplan	Styregruppen forelægges fast status på fremdrift i de enkelte projekter	Den koordinerende projektleder i Byens Drift	I fast kadence i forhold til styregruppemøderne
Projektressourcer er ansat til projektet og budgettet overholdes i 2020, 2021 og 2022	Procesplan for ansættelser præsenteres for styregruppen samt udtræk i kvantum	Enhedschefer i Byens Drift og efter gennemførte ansættelser den koordinerende projektleder i Byens Drift	Ansættelse af 4 projektressourcer med opstart 1/1-2020 samt budgetopfølgning kvartalsvist i 2020, 2021. Ansættelse af 2 projektressourcer med opstart 1/1-2022 med budgetopfølgning kvartalsvist i 2022.
Grøn drift og pleje samt drift og pleje af kirkegårde: Analysearbejdet er gennemført med henblik på en bedre dataunderstøttelse	Fremdrift på analysearbejdet forelægges styregruppen	Den koordinerende projektleder i Byens Drift	Status medio 2020, ultimo 2020, 2021, 2022, 2023 endeligt ultimo 2024
Grøn drift og pleje samt drift og pleje af kirkegårde: Gennemført et nyt organisatorisk setup med fokus på samling af specialiserede opgaver og understøttende opgaver	Fremdrift på analysearbejdet forelægges styregruppen	Den koordinerende projektleder i Byens Drift	Status medio 2020, ultimo 2020, 2021, 2022, 2023 endeligt ultimo 2024
Grøn drift og pleje samt drift og pleje af kirkegårde: Der er frigivet ressourcer svarende til 0,4 mio. kr. i 2020, 5,3 mio. kr. i 2021, 9,9 mio. kr. i 2022, 14,4 mio. kr. i 2023 samt 18,9 mio. kr. i 2024 og frem	Ved udtræk i Kvantum	Den koordinerende projektleder i Byens Drift	Årligt fra 2020 til 2024
Renhold af veje, cykelstier og pladser: Analysearbejdet er gennemført i forhold til optimale ruteplanlægning på tværs af byen	Den nye planlægning og koordineringen af optimale ruter samt behov for organisatoriske forandringer forelægges styregruppen	Den koordinerende projektleder i Byens Drift	Årligt fra 2021 til 2024
Renhold af veje, cykelstier og pladser: Der er frigivet ressourcer svarende til	Ved udtræk i Kvantum	Den koordinerende projektleder i Byens Drift	Årligt fra 2021 til 2024

1,25 mio. kr. i 2021, 1,9 mio. kr. i 2022 samt 2,5 mio. kr. i 2023 og frem			
Renhold af toiletter: Analysearbejdet er gennemført med henblik på ruteoptimering og samling af opgaver for at opnå kritisk masse	Den nye planlægning og koordineringen af optimale ruter samt behov for organisatoriske forandringer forelægges styregruppen	Den koordinerende projektleder i Byens Drift	Status medio 2020, ultimo 2020, 2021, 2022, 2023 endeligt ultimo 2024
Renhold af toiletter: Der er frigivet ressourcer svarende til 1,1 mio. kr. i 2021 samt 2,2 mio. kr. i 2022 og frem	Ved udtræk i Kvantum	Den koordinerende projektleder i Byens Drift	Årligt fra 2021 til 2022
Opfølgning på oplevet kvalitet	Der gennemføres årligt en bruger- og borgertilfredshedsundersøgelse med henblik på den oplevede kvalitet på tværs af de fire projekter	Den koordinerende projektleder i Byens Drift	Årligt fra 2020 og frem
PUMA løsninger udarbejdet til aftalt tid og pris	Opfølgning på budget vedrørende udgifter til udvikling og opfølgning på projektplan	Den koordinerende projektleder i Byens Drift sammen med Stab Digitalisering	Årligt i perioden fra 2020 til 2022 ved udtræk i kvantum og opfølgning på projektplan
Medarbejderinddragelse via MED-system	Løbende inddragelse af MED-systemet	Den koordinerende projektleder i Byens Drift	Løbende fra 2020 til 2024

### 1.11 RISIKOVURDERING

Det er forvaltningens vurdering, at der med de forestående analysearbejder i de fire projekter, samt inddragelse af erfaringer fra driften, vil kunne sikres grundlag for en implementering uden ændringer i serviceniveauet. En mere ressourceeffektiv tilrettelæggelse af driftsopgaverne kan dog medføre, at borgerne kan opleve, at de konkrete opgaver fx løses på andre tidspunkter end vanligt, men der vil ikke være tale om ændringer i det samlede serviceniveau.

Det oplevede serviceniveau vil fremover blive monitoreret i den årlige bruger- og borgertilfredshedsundersøgelse, hvilket vil give mulighed for at følge udviklingen i borgernes oplevelse af serviceniveauet.

Forslaget forudsætter en betydelig ledelsesindsats til at implementere kultur- og adfærdændringen hos de udførende medarbejdere. Denne risiko er forsøgt håndteret igennem de afsatte investeringsmidler til projektressourcer, der skal sikre den nødvendige understøttelse og tid til en så hensigtsmæssig implementering som muligt. Derved søges ligeledes sikret gevinstrealisering af effektiviseringspotentialet.

### 1.12 HVEM ER HØRT?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Ja	Forslaget er godkendt af CFØ d. 22-08-2019

	Ja/Nej/Ikke relevant	Hvis ja, skriv kort konklusionen. Skal være afsluttet inden udvalgsgodkendelse.
Ejendomsfaglig vurdering	Ikke relevant	
IT-kredsen	Ikke relevant	
Koncern-IT	Ikke relevant	
HR-kredsen	Ikke relevant	
Velfærdsanalytisk vurdering	Ikke relevant	

# INVESTERINGSFORSLAG

**Forslagets titel:** BC28 Samling af IT-projektledelse – Budgetanalysens fase 2

**Kort resumé:** EY har på baggrund af Takst- og Budgetanalysens fase 2 identificeret kvalitets- og effektiviseringspotentiale ved at centralisere Teknik- og Miljøforvaltningens IT-projektledelse

**Der søges om midler fra:** Investeringspuljen

**Fremstillende forvaltning:** Teknik- og Miljøforvaltningen

**Berørte forvaltninger:**

<input type="checkbox"/>	Økonomiforvaltningen	<input type="checkbox"/>	Socialforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Kultur- og Fritidsforvaltningen	<input checked="" type="checkbox"/>	Teknik- og Miljøforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Børne- og Ungdomsforvaltningen	<input type="checkbox"/>	Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Sundheds- og Omsorgsforvaltningen		

Angiv p/l:

2020

## 1.1 FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

1.000 kr. 2020 p/l	Styringsområde	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Varige ændringer</b>							
Effektivisering ved samling af IT-projektledelse	Service		-900	-900	-900	-900	-900
<b>Samlet varig ændring</b>			<b>-900</b>	<b>-900</b>	<b>-900</b>	<b>-900</b>	<b>-900</b>
<b>Implementeringsomkostninger</b>							
Opbygning af fælles governance og projektmodel	Service	400					
<b>Implementeringsomkostninger i alt</b>		<b>400</b>					
<b>Samlet økonomisk påvirkning</b>		<b>400</b>	<b>-900</b>	<b>-900</b>	<b>-900</b>	<b>-900</b>	<b>-900</b>
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	2						
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	2						

Note til alle tabeller: Alle *besparelser* er angivet med negativt (-) fortegn.

## 1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

Borgerrepræsentationen besluttede den 21. juni 2018, at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle gennemføre en takst- og budgetanalyse med henblik på en genberegning af alle forvaltningens takster og en analyse af forvaltningens omkostningseffektivitet. EY har gennemført takst- og budgetanalysen og har leveret en fase 2 budgetanalyse vedrørende omkostningseffektiviteten på administrations- og myndighedsområder primo april 2019. Budgetanalysens fase 2 blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 29. april 2019 og den 17. juni 2019<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/22952574-31879361-1.pdf>



EY's rapport indeholder en vurdering af, på baggrund af regnskabstal for 2018, hvorvidt forvaltningen er omkostningseffektiv inden for administrations- og myndighedsområder samt angiver potentialer for effektiviseringer. På den baggrund har EY udarbejdet et effektiviseringskatalog bestående af 8 selvstændige effektiviseringsforslag. Forvaltningen har på foranledning af Teknik- og Miljøudvalget fået EY til at levere 3 yderligere effektiviseringsforslag, der blev præsenteret for udvalget den 17. juni 2019<sup>2</sup>.

Nærværende forslag tager udgangspunkt i EY's effektiviseringsforslag 6 i budgetanalysen fase 2. Det er dog kun andelen vedrørende samling af IT-projektledelse, der er med i nærværende forslag.

EY har i deres analyse identificeret et effektiviseringspotentiale på 0,7 til 1,1 mio. kr. årligt, såfremt Teknik- og Miljøforvaltningen samler størstedelen af forvaltningens IT-projektledere centralt.

EY skriver i deres anbefaling:

*I Teknik- og Miljøforvaltningen eksekveres IT-og digitaliseringsopgaven i høj grad decentralt. Analysen har identificeret opgavetyper, hvor der vurderes at være effektivitets- og kvalitetsgevinster ved konsolidering af opgavevaretagelsen. Det vil øge den kritiske masse af ressourcer, professionaliseringsgraden, understøtte videndeling og anvendelse af best practice-metoder på tværs af forvaltningen.*

*IT-projektledere: Projektledelsesopgaven kræver ikke som udgangspunkt høj indsigt i det faglige genstandsfelt, som projektet vedrører, men kræver til gengæld i høj grad projektledelseskompetencer og ekspertise i at anvende relevante projektledelsesmetoder, fx agile metoder på IT-området.*

### 1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Teknik- og Miljøforvaltningen varetager en bred portefølje af opgaver. EY har i deres analyse peget på, at digitalisering er en væsentlig løftestang til at forvaltningen kan løse sine opgaver mere effektivt. For at sikre, at den digitale understøttelse af opgaverne sker på en hensigtsmæssig måde, er det centralt, at forvaltningen har de faglige kompetencer og et fælles styringssetup, der sikrer, at digitaliseringsprojekterne gennemføres til aftalt tid, økonomi og kvalitet. Forsinkelser og fejl i de tekniske leverancer medfører store konsekvenser for forvaltningens økonomi samt brugeroplevelsen hos borgerne eller medarbejderne i forvaltningen, hvor den største risiko er at stå med en digital løsning, som ikke understøtter den forandring, som den var tiltænkt.

Digitale projekter rummer en stor kompleksitet og kræver dels en dyb faglig indsigt i det digitale område og dels en stærk styringsforståelse for, hvordan udviklingsprojekter skal drives. For at kunne håndtere de risici, som er iboende i digitale projekter, vil forvaltningen samle de faglige IT-projektledelseskompetencer. Det vil sikre en øget professionalisering af IT-projektledelsesopgaven og styrke projektledelseskompetencerne. Det vil ske ved bedre at udnytte ekspertise i anvendelse af forskellige best-practicemetoder, fx agile metoder, og ved en mere fleksibel brug af IT-projektledernes forskellige styrker på tværs af projekter end ved en decentral placering som i dag. Ud over, at forslaget vil medføre en sikker projektstyring, vil det sikre, at alle IT-projektledere i Teknik- og Miljøforvaltningen er bekendt med og overholder Københavns Kommunes tværgående rammer, regler og beslutningsprocesser for IT-projekter.

Ved at samle IT-projektledelse centralt i Teknik- og Miljøforvaltningen vil forvaltningen:

---

<sup>2</sup> <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/23203142-32417906-1.pdf>

- Sikre, at kompetencer inden for IT-projektledelse i Teknik- og Miljøforvaltningen opbygges og vedligeholdes ét sted
- Øge professionaliseringen af opgaveløsningen inden for IT
- Etablere et fagligt miljø med mulighed for intern kompetenceudvikling
- Opbygge specialviden inden for IT-projektledelse, fx agil projektledelse eller viden om udbud
- Sikre større kontinuitet og ensartethed i forvaltningens IT-projektledelse
- Opbygge og anvende en fælles IT-projektledelsesmodel i forvaltningen
- Sikre en bedre koordinering mellem projekterne, hvilket vil øge kvaliteten af de enkelte projekter samt mindske ressourceforbruget på tværs af forvaltningens IT-projektportefølje
- Sikre hensigtsmæssig fordeling af IT-projektledelsesressourcer i forvaltningen, som vil blive prioriteret via forvaltningens IT-råd
- Sikre, at IT-projektledere bliver allokeret til de projekter, hvor de skaber mest værdi

#### 1.4 ØKONOMI

EY's analyse viser, at omkostningseffektiviteten ved en konsolideret IT-projektledelse kan øges, og at der som følge af bedre ressourceanvendelse kan realiseres en økonomisk gevinst i form af en reduktion i antallet af IT-projektledere i forvaltningen med ca. 10-15 % svarende til en besparelse på 1-1,5 årsværk (0,7 – 1,1 mio. kr.) ud fra EY's beregninger.

Hvis det fulde effektiviseringspotentiale skal realiseres, anbefaler EY, at der etableres en styringsmodel og en struktur for samarbejdet mellem de centralt placerede IT-projektledere og de decentrale forretningsområder, herunder klare snitflader, roller og ansvar, samt at der udvikles koncepter og metoder, der kan understøtte en mere effektiv eksekvering af opgavevaretagelsen.

Det er EY's vurdering, at der vil være en indfasningsperiode, hvor organisationsmodellen løbende skal udvikles og koncepter samt metoder defineres. På baggrund af denne indfasningsperiode vurderes det, at gevinsterne kan realiseres fra 2021 og frem.

Teknik- og Miljøforvaltningen har på baggrund af EY's analyse vurderet, at det realistisk at opnå et effektiviseringspotentiale på 0,9 mio. kr. i 2021 og frem. Dette skyldes blandt andet, at nogle projekter er bemandede af fagfolk fra forvaltningen frem for deciderede IT-projektledere, hvorfor deres faglighed ligger bedre placeret i fagkontorerne efter de aktuelle projekter er afsluttet.

**Tabel 1 Varige ændringer, service**

	1.000 kr. 2020 p/l					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Effektivisering ved samling af IT-projektledelse		-900	-900	-900	-900	-900
<b>Varige ændringer totalt, service</b>		<b>-900</b>	<b>-900</b>	<b>-900</b>	<b>-900</b>	<b>-900</b>

EY anslår et investeringsbehov på 0,4 mio. kr. i 2020 til projektledelse, som forvaltningen også vurderer realistisk i forhold til implementering af forslaget. Disse ressourcer skal anvendes til at etablere en governance-model samt fælles projektmodel og definition af snitflader mellem de centralt placerede IT-projektledere og de decentrale forretningsområder.

**Tabel 2 Serviceinvesteringer i forslaget**

	1.000 kr. 2020 p/l					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Opbygning af fælles governance- og projektmodel	400					
<b>Varige ændringer totalt, efterspørgselsstyret indsats</b>	<b>400</b>					

### 1.5 EFFEKTIVISERING PÅ ADMINISTRATION

De IT-projektledere der på nuværende tidspunkt er placeret decentralt, er ikke nødvendigvis placeret på hovedkonto 6.45. I forbindelse med centralisering af IT-projektledelse i forvaltningen vil aflønningen af disse medarbejdere blive placeret på hovedkonto 6.45. Herved vil der ske en reduktion af administrationsudgifter, som ligger uden for afgrænsning af målsætningen.

**Tabel 3 Varige ændringer, administration**

	1.000 kr. 2020 p/l					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nettoeffekt på administrative udgifter, eksklusiv myndighedsopgaver (skøn), jf. afgrænsning af målsætning*.		5271	5271	5271	5271	5271
Nettoeffekt på administrative opgaver på områder uden for afgrænsning af målsætningen (skøn).		-6171	-6171	-6171	-6171	-6171
<b>Varige ændringer totalt, administration</b>		<b>-900</b>	<b>-900</b>	<b>-900</b>	<b>-900</b>	<b>-900</b>

Note: Reducerede administrative udgifter angives med negativt (-) fortegn, og øgede administrative udgifter angives med positivt (+) fortegn.

\* Afgrænsning af målsætning om reducerede administrative udgifter vedtaget af ØU den 11. december 2018.

### 1.6 FORDELING PÅ UDVALG

Forslaget berører kun Teknik- og Miljøforvaltningen.

### 1.7 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Beslutningen om samling af IT-projektledelse i forvaltningen og implementeringen heraf vil blive gennemført i samarbejde med de berørte decentrale enheder og vil ske i overensstemmelse med øvrige administrative justeringer i forvaltningen. Projektet igangsættes primo 2020. Forvaltningens hoved-MED vil blive involveret i forhold til at sikre en god proces for overflyttelse af medarbejdere og ressourcer i overensstemmelse med forvaltningens personalepolitiske retningslinjer.

Forvaltningens koncernledelse vil beslutte proces og plan for implementering i forlængelse af den politiske godkendelse.

Realisering af effektiviseringspotentialer på 900.000 kr. vil i vid udstrækning blive implementeret via lokale opgaveophør og omprioritering af ressourcer til øvrige opgaver. Der er væsentlige variationer i serviceområdernes indmeldinger, som ligger til grund for beregning af effektiviseringspotentialer. Dette betyder, at der ved udmøntning af effektiviseringen vil blive taget højde for disse variationer og usikkerheder.

I forbindelse med implementeringen vil forvaltningen også tage højde for, hvorledes de forskellige IT-projekter bedst samles alt afhængig af, hvor langt projekterne er i implementeringsprocessen.

### 1.8 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Relevante IT-projektejere og medarbejdere, der i dag arbejder med IT-projektledelse, vil blive inddraget i arbejdet, således at centralisering af opgaven tilgodeser eventuelle forskellige behov i organisationen.

### 1.9 FORSLAGETS EFFEKT

Udover de økonomiske gevinster vil centraliseringen af IT-projektledelsesopgaven medføre øget professionalisering i IT-projektledelsesopgaven.

Denne professionalisering vil blandt andet udmønte sig i videndeling om metoder, løsninger og koordinering på tværs af projekter. Den vil give fleksibilitet i forhold til inddragelse af forskellige IT-projektledelsesprofiler i forskellige faser af de aktuelle projekter, så de rette kompetencer kommer på projekterne på rette tidspunkt – eksempelvis:

- Udbudsekspertise
- Særlige test- og implementeringskompetencer
- Styrket metodetilgang til både opgaveløsningen og styringen af projekterne
- Sikker og effektiv projektledelse med færre forsinkelser og højere kvalitet i både borgerrettede og forvaltningsunderstøttende løsninger

Ved at samle projektledelsen vil forvaltningen få bedre overblik over den samlede IT-projektportefølje, hvilket vil medføre mere homogene og sammenhængende løsninger for borgere og virksomheder.

Slutteligt vil IT-projektledere ved en centralisering blive klædt på til at kunne overholde nye og stigende krav til IT-projekter som følge af Københavns Kommunes IT-anskaffelsescirkulære, IT-sikkerhedsregler og godkendelsesprocesser i Koncern IT. For IT-projektlederne vil centraliseringen resultere i et stærkere IT-fagligt miljø, hvor uddannelse kan målrettes og specialkompetencer bedre kan komme i spil i projekter.

### 1.10 OPFØLGNING

Opfølgning på succeskriterierne præsenteres for IT-rådet i Teknik- og Miljøforvaltningen.

	Hvordan måles succeskriteriet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Udarbejdelse af fælles governance og projektmodel	Ny fælles governancemodel og projektmodel samt klare snitflader mellem central og decentral IT-projektledelse forelægges koncernledelsen	Teknik- og Miljøforvaltningen, Stab Digitalisering	Medio 2020 og endeligt ultimo 2020
Medarbejdere er flyttet til central enhed	Proces for overflyttelse af medarbejdere igangsættes via forvaltningens hoved-MED	Teknik- og Miljøforvaltningen, Stab HR- og Organisationsudvikling	Proces opstartes primo 2020 og afsluttes Q3 2020 med henblik på flytning 1/1-2021

Realisering af det økonomiske potentiale	Senest den 1/1-2021 er der frigivet årsværk svarende til 0,9 mio. kr.	Teknik- og Miljøforvaltningen, Stab Digitalisering	Udtræk i Kvantum 1/1-2021
Øgede IT-projektledelses kompetencer	Ved samling af IT-projektlederne foretages der en kortlægning af det samlede kompetencelandskab	Teknik- og Miljøforvaltningen, Stab Digitalisering	1 år efter igangsættelse af samlingen gennemføres ny kortlægning, herefter årligt
Overholdelse af tidsplaner og budget	Der vil løbende blive fulgt op på overholdelse af tidsplaner og budget i regi af statusrapportering til forvaltningens IT-råd	Teknik- og Miljøforvaltningen, Stab Digitalisering	Løbende statusrapportering på IT-rådsmøder og årlig overordnet statusrapportering til IT-rådet
Tilfredshed hos projekt-ejere	Der vil løbende gennemføres evaluering af projektledelsen hos IT-projekterne i forvaltningen	Teknik- og Miljøforvaltningen, Stab Digitalisering	1 år efter igangsættelse af samlingen gennemføres en evaluering, herefter årligt
Bedre allokering af IT-ressourcer	Der måles på, hvor mange projekter der gennemføres (hvor der tages højde for projektets kompleksitet)	Teknik- og Miljøforvaltningen, Stab Digitalisering	1 år efter igangsættelse af samlingen gennemføres ny kortlægning, herefter årligt

### 1.11 RISIKOVURDERING

Risiko	Sandsynlighed	Beskrivelse	Mitigerende tiltag
IT-projekter oplever, at tilgængeligheden til IT-projektlederen bliver mindre	Middel	Når IT-projekter er vant til, at det er deres egne medarbejdere, der varetager IT-projektledelsen af deres IT-projekter, vil de også have en forventning om, at de har fuld rådighed over en tildelt IT-projektleder	Klare aftaler med IT-projekt-ejerne om, hvilke leverancer IT-projektlederen leverer ind i projektet, inklusiv en aftale om, hvor mange timer IT-projektlederen bruger på projektet
IT-projekterne kan opleve, at de vil få tildelt IT-projektledere, der ikke her indgående kendskab til deres forretningsområde	Middel	Når IT-projektejerens fremadrettet vil få tildelt en IT-projektleder, der ikke er ansat i IT-projektejerens enhed, vil den tildelte IT-projektleder ikke nødvendigvis have den fornødne forretningsmæssige indsigt	Såfremt dette forekommer, trækkes der på erfaringer fra de projekter, der kører i dag, som viser, at det giver et stort udbytte, hvis IT-projektejerens allokere en af sine medarbejdere til projektet som forretningsprojektsansvarlig. Dette behøver ikke at koste ekstra ressourcer hos IT-projektejerens, da denne ressource typisk

			står for den organisatoriske implementering, som typisk ikke er del af IT-projektledelsen
Der er en forventning om, at der kan tildeles IT-projektledere til alle projekter – også selvom antallet af projekter vokser fremadrettet	Middel	Der kan være en risiko for højere efterspørgsel på IT-projektlederressourcer, som er finansieret centralt. Det kan derfor forventes, at der kommer flere forslag til IT-projektet fremadrettet.	Såfremt dette forekommer, anvendes en løbende oversigt over antallet af indmeldte projekter til IT-rådet, så det kan fastslås, om der er et behov for enten at minimere antallet af IT-projekter eller opnormere antallet af IT-projektledere.

### 1.12 HVEM ER HØRT?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Ja	Forslaget er godkendt af CFØ den 28. juni 2019

	Ja/Nej/Ikke relevant	Hvis ja, skriv kort konklusionen. Skal være afsluttet inden udvalgsgodkendelse.
Ejendomsfaglig vurdering	Ikke relevant	
IT-kredsen	Ikke relevant	
Koncern-IT	Ikke relevant	
HR-kredsen	Ikke relevant	
Velfærdsanalytisk vurdering	Ikke relevant	

# INVESTERINGSFORSLAG

**Forslagets titel:** BC29 Samling af IT-drift og systemejerskab – Budgetanalysens fase 2

**Kort resumé:** EY har på baggrund af Takst- og Budgetanalysens fase 2 identificeret et effektiviseringspotentiale ved at centralisere Teknik- og Miljøforvaltningens IT-drift og systemejerskab.

**Der søges om midler fra:** Investeringspuljen

**Fremstillende forvaltning:** Teknik- og Miljøforvaltningen

**Berørte forvaltninger:**

<input type="checkbox"/>	Økonomiforvaltningen	<input type="checkbox"/>	Socialforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Kultur- og Fritidsforvaltningen	<input checked="" type="checkbox"/>	Teknik- og Miljøforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Børne- og Ungdomsforvaltningen	<input type="checkbox"/>	Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Sundheds- og Omsorgsforvaltningen		

Angiv p/l:

## 1.1 FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

1.000 kr. 2020 p/l	Styringsområde	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Varige ændringer</b>							
Effektivisering ved samling af IT-drift og systemejerskab	Service		-300	-300	-300	-300	-300
<b>Samlet varig ændring</b>			<b>-300</b>	<b>-300</b>	<b>-300</b>	<b>-300</b>	<b>-300</b>
<b>Implementeringsomkostninger</b>							
Opbygning af governance og driftsårs-hjul for tekniske systemejerskaber	Service	300					
<b>Samlede implementeringsomkostninger</b>		<b>300</b>					
<b>Samlet økonomisk påvirkning</b>		<b>300</b>	<b>-300</b>	<b>-300</b>	<b>-300</b>	<b>-300</b>	<b>-300</b>
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	3						
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	3						

Note til alle tabeller: Alle besparelser er angivet med negativt (-) fortegn.

## 1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

Borgerrepræsentationen besluttede den 21. juni 2018, at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle gennemføre en takst- og budgetanalyse med henblik på en genberegning af alle forvaltningens takster og en analyse af forvaltningens omkostningseffektivitet. EY har gennemført takst- og budgetanalysen og har leveret en fase 2 budgetanalyse vedrørende omkostningseffektiviteten på administrations- og myndighedsområder primo april 2019. Budgetanalysens fase 2 blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 29. april 2019 og den 17. juni 2019<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/22952574-31879361-1.pdf>

EY's rapport indeholder en vurdering af, på baggrund af regnskabstal for 2018, hvorvidt forvaltningen er omkostningseffektiv inden for administrations- og myndighedsområder samt angiver potentialer for effektiviseringer. På den baggrund har EY udarbejdet et effektiviseringskatalog bestående af 8 selvstændige effektiviseringsforslag. Forvaltningen har på foranledning af Teknik- og Miljøudvalget fået EY til at levere 3 yderligere effektiviseringsforslag, der blev præsenteret for udvalget den 17. juni 2019<sup>2</sup>.

Nærværende forslag tager udgangspunkt i EY's effektiviseringsforslag 6 i budgetanalysen fase 2. Det er dog kun andelen vedrørende samling af IT-drift og systemejerskab, der er med i nærværende forslag.

Teknik- og Miljøforvaltningens kerneopgaver er digitalt understøttet på langt de fleste områder. Formålet med nærværende forslag er at styrke, at forvaltningen efterlever gældende krav i databeskyttelsesforordningen (GDPR) og krav til IT- og informationssikkerhed i en tid, hvor der er stigende krav til netop disse områder.

En del IT-driftsopgaver kræver specialiseret teknisk indsigt og indgående indsigt i politikker og cirkulærer. Ifølge EY understøtter den nuværende organisering ikke, at disse kompetencer i tilstrækkelig grad kan opbygges effektivt. En ændring af den nuværende organisering vil understøtte en mere effektiv IT-drift og udvikling af en kompetencemæssig bæredygtig IT-drift.

En systemejer skal i dag kunne håndtere en række forskellige krav til overholdelse af gældende lovgivning og Københavns Kommunes IT-, databeskyttelses- og informationssikkerhedsregler. Det vurderes, at det nuværende lave ressourceforbrug på systemejerskaber ikke skaber grundlaget for at løse opgaven ressourceeffektivt eller kompetencemæssigt bæredygtigt.

EY har som en del af budgetanalysens fase 2 konkluderet, at der på tværs af serviceområder i Teknik- og Miljøforvaltningen anvendes 4,5 årsværk på drift af 87 ud af 184 IT-systemer. Forslaget indeholder en samling af de kompetencer, som i dag varetager driften af de 87 systemer, på færre hænder og samtidig en opbygning af en stærk faglighed i varetagelsen af systemejeropgaven. Dette vil lede til en forøgelse i omkostningseffektiviteten på området. De 4,5 årsværk er fordelt på mere end 30 organisatoriske enheder. De fleste enheder anvender mindre end 0,1 årsværk på systemejerskab. EY vurderer, at der ligger et effektiviseringspotentiale på 0,5 årsværk svarende til 0,3 – 0,4 mio. kr. i den årlige drift, såfremt IT-driften af de 87 systemer centraliseres i forvaltningen.

Forslaget bygger på EY's anbefaling om samling af systemejerskaber på 87 ud af i alt 184 IT-systemer. Forslaget vil derfor være en delvis centralisering af opgaven. Forvaltningen vil løbende vurdere, om der vil være yderligere effektiviseringspotentialer ved at centralisere de resterende systemejerskaber. I så fald vil forvaltningen udarbejde et nyt effektiviseringsforslag.

### 1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Med forslaget centraliseres midlerne til varetagelse af 87 ud af 184 systemejerskaber i forvaltningen, således at forvaltningen kan øge omkostningseffektiviteten på området og opbygge kompetencer. De 4,5 årsværk er fordelt på mere end 30 organisatoriske enheder. De fleste enheder anvender mindre end 0,1 årsværk på systemejerskab. Ved at centralisere IT-driften i forvaltningen opnås:

- Én enhed, som er specialiseret i IT-sikkerhed, databeskyttelse og informationssikkerhed
- Bedre mulighed for at træffe risikobaserede beslutninger

<sup>2</sup> <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/23203142-32417906-1.pdf>



- En central og indgående indsigt i politikker og cirkulærer
- Bedre mulighed for intern kompetenceudvikling
- Større kontinuitet og ensartethed i opgavevaretagelsen
- Bedre mulighed for tværgående risikobaseret styring af IT-sikkerheden og databeskyttelsen i systemporteføljen

Det vil efter implementering af forslagets indhold være en decentral opgave at vurdere behov for systemunderstøttelse af forretningens behov. Budgettet for investeringer i udviklings- og sikkerhedstiltag på de enkelte systemer vil fortsat varetages af decentrale enheder.

#### 1.4 ØKONOMI

Investeringsforslaget vil kunne realisere en økonomisk gevinst i form af reduktion i antallet af årsværk, der anvendes til drift af det tekniske ansvar for forvaltningens systemer. EY vurderer, at en centralisering af systemejerskaber i Teknik- og Miljøforvaltningen vil medføre en årlig effektivisering på 0,5 årsværk svarende til 0,3 – 0,4 mio. kr.

Teknik- og Miljøforvaltningen har på baggrund af EY's analyse vurderet, at det er realistisk at opnå et effektiviseringspotentiale på 0,3 mio. kr. i 2021. Da EY-analysen kun har medtaget en del af den samlede systemportefølje i deres analyse, vurderer forvaltningen, at der er potentiale for yderligere centralisering af systemejerskabet i Teknik- og miljøforvaltningen. Forvaltningen vil løbende monitorere dette potentiale, og såfremt det viser sig, at der er basis for yderligere effektiviseringer, vil forvaltningen udarbejde yderligere effektiviseringsforslag til politisk behandling.

**Tabel 1 Varige ændringer, service**

	1.000 kr. 2020 p/l					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Effektivisering ved samling af IT-drift og systemejerskab		-300	-300	-300	-300	-300
<b>Varige ændringer totalt, service</b>		<b>-300</b>	<b>-300</b>	<b>-300</b>	<b>-300</b>	<b>-300</b>

EY anslår et investeringsbehov på 0,3 mio. kr. i 2020 til implementeringen af centraliseringen, som forvaltningen også vurderer realistisk i forhold til implementering af forslaget. Disse ressourcer skal anvendes til at etablere en governancemodel samt et årshjul for driften vedrørende de tekniske systemejerskaber.

**Tabel 2 Serviceinvesteringer i forslaget**

	1.000 kr. 2020 p/l						Innovationspulje (sæt X)
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Opbygning af governance og driftsårshjul for tekniske systemejerskaber	300						
<b>Investeringer totalt, service</b>	<b>300</b>						

## 1.5 EFFEKTIVISERING PÅ ADMINISTRATION

De systemejere, der på nuværende tidspunkt er placeret decentralt, er ikke nødvendigvis placeret på hovedkonto 6.45. I forbindelse med centralisering af IT-drift og systemejerskab i forvaltningen vil aflønningen af disse medarbejdere blive placeret på hovedkonto 6.45. Herved vil der ske en reduktion af administrationsudgifter, som ligger uden for afgrænsning af målsætningen.

**Tablet 3 Varige ændringer, administration**

	1.000 kr. 2020 p/l					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nettoeffekt på administrative udgifter, eksklusiv myndighedsopgaver (skøn), jf. afgrænsning af målsætning*.		2224	2224	2224	2224	2224
Nettoeffekt på administrative opgaver på områder uden for afgrænsning af målsætningen (skøn).		-2524	-2524	-2524	-2524	-2524
<b>Varige ændringer totalt, administration</b>		<b>-300</b>	<b>-300</b>	<b>-300</b>	<b>-300</b>	<b>-300</b>

Note: Reducerede administrative udgifter angives med negativt (-) fortegn, og øgede administrative udgifter angives med positivt (+) fortegn.

\* Afgrænsning af målsætning om reducerede administrative udgifter vedtaget af ØU den 11. december 2018.

## 1.6 FORDELING PÅ UDVALG

Forslaget berører kun Teknik- og Miljøforvaltningen.

## 1.7 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Beslutningen om placeringen af ansvaret for IT-driften og implementeringen heraf vil blive gennemført i samarbejde med de berørte enheder og ske i overensstemmelse med øvrige administrative justeringer i forvaltningen. Projektet igangsættes primo 2020. Forvaltningens hoved-MED vil blive involveret i forhold til at sikre en god proces for overflyttelse af medarbejdere og ressourcer i overensstemmelse med forvaltningens personalepolitiske retningslinjer.

Forvaltningens koncernledelse vil beslutte proces og plan for implementering i forlængelse af den politiske godkendelse.

Realisering af effektiviseringspotentialer på 300.000 kr. vil i vid udstrækning blive implementeret via lokale opgaveophør og omprioritering af ressourcer til øvrige opgaver. Der er væsentlige variationer i serviceområdernes indmeldinger, som ligger til grund for beregning af effektiviseringspotentialer. Dette betyder, at der ved udmøntning af effektiviseringen vil blive taget højde for disse variationer og usikkerheder.

Et år efter centralisering af IT-driften for de 87 systemer skal det vurderes, om det vil øge omkostningseffektiviteten at centralisere de resterende 97 systemer i forvaltningen.

## 1.8 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Decentralt placerede systemejere og enhedschefer i forvaltningens serviceområder, der i dag har ansvaret for driften af forvaltningens IT-systemer, vil blive inddraget i processen. Særligt skal de inddrages i de forvaltningsspecifikke forretningsgange, der skal beskrive den fremtidige ansvars-, rolle- og kompetencefordeling mellem den forretningsmæssige- og tekniske del af IT-driften. Interessenterne vil ligeledes blive inddraget i prioriteringen af systemoverdragelsen, da systemerne skal overdrages gradvist.

Der skal udarbejdes ny styringsmodel i samarbejde med forvaltningens DPO Business Partner, der er forvaltningens vidensperson i persondataskyttelse. Derigennem skal det sikres, at forvaltningens persondataskyttelse og IT-sikkerhed sammentænkes.

MED-organisationen vil blive inddraget i implementering af forslaget.

### **1.9 FORSLAGETS EFFEKT**

Udover de økonomiske gevinster vil centraliseringen af systemejerskabet medføre øget professionalisering i varetagelsen af systemejerskabet i forvaltningen. Denne professionalisering vil blandt andet udmønte sig i videndeling om metoder, løsninger og koordinering på tværs af forvaltningens systemer. Det vil også give fleksibiliteten til at kunne indsætte specialiserede ressourcer, hvis der skulle opstå IT-sikkerheds- eller persondataudfordringer i et af forvaltningens systemer. Centraliseringen vil også betyde, at forvaltningen kan udvælge indsatsområder som f.eks. beredskabsplaner og gennemføre en samlet indsats på tværs af forvaltningens systemer.

Styrket metodetilgang til både implementering af nye IT-sikkerhedsmæssige tiltag samt en koordineret opfølgning på allerede implementerede tiltag vil være med til at understøtte forvaltningen i at være compliant inden for både persondataforordningen og IT-sikkerhed. Dette vil blandt andet betyde, at Teknik- og Miljøforvaltningen kan passe bedre på borgernes og virksomheders data på samme måde, som forvaltningen kan øge sikkerhedsniveauet i vores IT-systemer i forhold til, at udefrakommende kan få uautoriseret adgang til vores systemer og data.

Forslaget imødekommer ligeledes et behov for en mere stringent styring af forvaltningens IT-drift. Databeskyttelsesforordningen (GDPR) og København Kommunes krav til IT- og informationssikkerhed stiller stadig større krav til forvaltningen på IT-drifts- og IT-anskaffelsesområdet. Kommunens borgere og virksomheder har krav på og forventer, at forvaltningen har styr på de data, der behandles på deres vegne. Derfor er det essentielt, at forvaltningen i højere grad end i dag har de rette kompetencer og den rette organisering til at imødekomme omverdenens omskiftelige krav og trusselsbillede.

## 1.10 OPFØLGNING

Opfølgning på succeskriterierne præsenteres for IT-rådet i Teknik- og Miljøforvaltningen.

	Hvordan måles succeskriteriet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Udarbejdelse af governancemodel	Ny governancemodel samt klare snitflader mellem centralt og decentralt systemejerskab forelægges koncernledelsen	Teknik- og Miljøforvaltningen, Stab Digitalisering	Medio 2020 og endeligt ultimo 2020
Udarbejdelse af IT-driftsårshjul	IT-driftsårshjul forelægges koncernledelsen	Teknik- og Miljøforvaltningen, Stab Digitalisering	Medio 2020 og endeligt ultimo 2020
Medarbejdere er flyttet til central enhed	Proces for overflyttelse af medarbejdere igangsættes via forvaltningens hovedMED	Teknik- og Miljøforvaltningen, Stab HR- og Organisationsudvikling	Proces opstartes primo 2020 og afsluttes Q3 2020 med henblik på flytning 1/1-2021
Realisering af det økonomiske potentiale	Senest d. 1/1-2021 er der frigivet årsværk svarende til 0,3 mio. kr.	Teknik- og Miljøforvaltningen, Stab Digitalisering	Udtræk i Kvantum 1/1-2021
Etablering af tilstrækkelige kompetencer centralt i organisationen til at varetage IT-driften	Det undersøges, om den centrale enhed vil kunne udføre opgaverne forbundet med varetagelsen af IT-driften	Teknik- og Miljøforvaltningen, Stab Digitalisering	Primo 2021
Øget omkostningseffektivitet	Det undersøges, om forvaltningen løfter samme opgave med færre ressourcer. Det gøres ved at sammenligne complianceniveauet ved systemoverdragelse med complianceniveauet efter systemoverdragelse	Teknik- og Miljøforvaltningen, Stab Digitalisering	Primo 2021
Forvaltningen efterlever compliancekrav til sikker drift af vores IT-systemer og anvendelse af borgernes og virksomhedernes data – både når det gælder dokumentation på området, medarbejdernes efterlevelse af de gældende regler, samt at IT-systemerne er opsat i henhold til gældende IT-sikkerhedsregler.	Forvaltningen oplister de krav, der skal være opfyldt for, at forvaltningen efterlever persondata-forordningen (GDPR) samt Københavns Kommunes IT-sikkerhedsregler. Herefter udføres der audit på de enkelte IT-systemer i forhold til, om de efterlever gældende regler.	Teknik- og Miljøforvaltningen, Stab Digitalisering	Primo 2021

## 1.11 RISIKOVURDERING

Risiko	Sandsynlighed	Beskrivelse	Mitigerende tiltag
Manglende efterlevelse af skærpede krav til databeskyttelse, informations- og IT-sikkerhed	Middel	Siden EY foretog analysen er der i Københavns Kommune vedtaget forretningscirkulærer og fælles forretningsgangsbeskrivelser, der skærper kravene til databeskyttelse, informations- og IT-sikkerhed. Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at afgøre, om de skærpede krav kan varetages med de eksisterende ressourcer afsat til opgaven.	Såfremt dette sker, foretages en risikobaseret styring og kortlægning af ressourceforbrug på forskellige systemtyper og opgaver, der relaterer sig hertil som følge af de skærpede krav.
Manglende efterlevelse af eksisterende krav til databeskyttelse, informations- og IT-sikkerhed	Middel	Det har ikke været en del af analysen at undersøge, om forvaltningens eksisterende efterlevelse af krav til databeskyttelse og IT-sikkerhed er tilstrækkelig. Derfor er der en risiko for, at centraliseringen vil vise, at der findes et efterslæb i varetagelsen.	For at undgå dette etableres en klar proces for systemoverdragelse, hvor systemerne overdrages løbende og ikke defineres som endeligt overdraget, før complianciveauet for hvert system er dokumenteret.
Risiko for kompetencehuller i fremtidig organisering	Lav	Risiko for, at en reorganisering medfører opgave-, ansvars- og kompetencehuller mellem det decentrale faglige ansvar og det centrale tekniske IT-driftsansvar.	Der udarbejdes en governance model i samarbejde med interesser i forvaltningens serviceområder. Modellen indeholder klare opgave-, ansvars- og kompetenceområder, der nedskrives i forvaltningsspecifikke forretningsgange. Modellen og forretningsgangene besluttet i forvaltningen, men revurderes et år efter beslutningen.

### 1.12 HVEM ER HØRT?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Ja	Godkendt af CFØ den 28. juni 2019

	Ja/Nej/Ikke relevant	Hvis ja, skriv kort konklusionen. Skal være afsluttet inden udvalgsgodkendelse.
Ejendomsfaglig vurdering	Ikke relevant	
IT-kredsen	Ikke relevant	
Koncern-IT	Ikke relevant	
HR-kredsen	Ikke relevant	
Velfærdsanalytisk vurdering	Ikke relevant	

# INVESTERINGSFORSLAG

**Forslagets titel:** BC30 Digital sagsbehandlingsassistent til byggesagsområdet – Budgetanalysens fase 2

**Kort resumé:** Ved kombination af flere forskellige teknologier som billedgenkendelse, machine learning og RPA udvikles der en sagsbehandlingsassistent, som skal forberede byggesager til medarbejderne og assistere på udvalgte delprocesser for at lette sagsbehandlingen.

**Der søges om midler fra:** Investeringspuljen

**Fremstillende forvaltning:** Teknik- og Miljøforvaltningen

**Berørte forvaltninger:**

<input checked="" type="checkbox"/>	Økonomiforvaltningen	<input type="checkbox"/>	Socialforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Kultur- og Fritidsforvaltningen	<input checked="" type="checkbox"/>	Teknik- og Miljøforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Børne- og Ungdomsforvaltningen	<input type="checkbox"/>	Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Sundheds- og Omsorgsforvaltningen		

Angiv p/l:

## 1.1 FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

1.000 kr. 2020 p/l	Styringsområde	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Varige ændringer</b>							
Effektivisering på byggesagsområdet	Service		-980	-2.586	-2.586	-2.586	-2.586
Hosting, licenser & algoritmetræning	Service		500	1.000	1.000	1.000	1.000
IT-omkostninger og RPA-vedligehold	Service			100	200	200	200
<b>Samlet varig ændring</b>			<b>-480</b>	<b>-1.486</b>	<b>-1.386</b>	<b>-1.386</b>	<b>-1.386</b>
<b>Implementeringsomkostninger</b>							
Udvikling af løsningen	Service	1.000	1.000	1.000			
Grundinvesteringer i IT*	Service	500*	500*				
Driftsomkostninger til Implementering	Service	250					
Projektledelse	Service	626	626	313			
Ressourcer til projektdeltagelse	Service	490	490	245			
<b>Samlede implementeringsomkostninger</b>		<b>2.866</b>	<b>2.616</b>	<b>1.558</b>			
<b>Samlet økonomisk påvirkning</b>		<b>2.866</b>	<b>2.136</b>	<b>72</b>	<b>-1.386</b>	<b>-1.386</b>	<b>-1.386</b>
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	6*						
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	6*						

Note til alle tabeller: Alle besparelser er angivet med negativt (-) fortegn.

\* Grundinvesteringer i IT er ikke medtaget i beregningen af tilbagebetalingstiden.

## 1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

Borgerrepræsentationen besluttede den 21. juni 2018, at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle gennemføre en takst- og budgetanalyse med henblik på en genberegning af alle forvaltningens takster og en analyse af forvaltningens omkostningseffektivitet.

EY har gennemført takst- og budgetanalysen og har leveret en fase 2 budgetanalyse vedrørende omkostningseffektiviteten på administrations- og myndighedsområder primo april 2019. Budgetanalysens fase 2 blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 29. april 2019 og den 17. juni 2019<sup>1</sup>.

EY's rapport indeholder en vurdering af, på baggrund af regnskabstal for 2018, hvorvidt forvaltningen er omkostningseffektiv indenfor administrations- og myndighedsområder samt angiver potentialer for effektiviseringer. På den baggrund har EY udarbejdet et effektiviseringskatalog bestående af 8 selvstændige effektiviseringsforslag. Forvaltningen har på foranledning af Teknik- og Miljøudvalget fået EY til at levere 3 yderligere effektiviseringsforslag, der blev præsenteret for udvalget den 17. juni 2019<sup>2</sup>.

Nærværende forslag tager udgangspunkt i EYs effektiviseringsforslag 7 i budgetanalysens fase 2. Dette forslag er dog kun en mindre delmængde, af det samlede potentiale i forvaltningen, i forhold til digital automatisering f.eks. ved brug af teknologier som Robotics Process Automation (RPA). Teknik- og Miljøudvalget vil blive præsenteret for yderligere investeringsforslag til de kommende års budgetforhandlinger.

Teknik- og Miljøforvaltningen modtog i 2018 ca. 6.600 byggeansøgninger og 2.200 færdigmeldinger fra borgere i Københavns Kommune. Forvaltningen ønsker at fortsætte arbejdet med at øge produktiviteten og kundetilfredsheden i byggesagsbehandlingen.

I Københavns Kommunes IT-redegørelse 2019 er der blevet afdækket et effektiviseringspotentiale ved at udvikle en digital sagsbehandlingsassistent til byggesagsbehandlingen. Assistenten vil sikre, at der realiseres effektiviseringer på byggesagsområdet. Sagsbehandlingsassistenten er relevant for byggeansøgninger, idet den tilvejebringer en mulighed for at aflaste administrative ressourcer anvendt til f.eks. indhentning, håndtering og kontrol af data i ansøgninger samt reducere sagsbehandlingstiden.

Konceptet om en digital sagsbehandlingsassistent er en af de tværgående storskalainsatser i IT-redegørelsen, hvor konceptet og løsningen vil kunne skaleres til andre større sagsbehandlingsområder, hvor "sagsbehandlingsassistenten" vil varetage arbejdsopgaver af administrativ karakter og derved effektivisere sagsbehandlingsprocesser på tværs af forvaltninger.

### 1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Sagsbehandlingsassistenten er en digital assistent, der varetager en række arbejdsopgaver af administrativ karakter for medarbejderne ved brug af en række nye teknologier såsom machine learning, softwarerobotter og diverse tekniske integrationer. Disse teknologier er ikke tidligere blevet kombineret i en samlet løsning hos Københavns Kommune og herved er løsningen den første af sin slags. Sagsbehandlingsassistenten er ikke en selvkørende automatisering, men en løsning der gennem hele sagsbehandlingsprocessen understøtter sagsbehandlingen ved at overtage en række manuelle opgaver.

Opgaver der skal udføres af den digitale sagsbehandlingsassistent, er blandt andet registrering af sager i fagsystemer, læse og forstå ansøgninger, kategorisering, kontrol og validering, indhentning af data, udarbejdelse og afsendelse af breve og journaliseringsopgaver.

---

<sup>1</sup> <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/22952574-31879361-1.pdf>

<sup>2</sup> <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/23203142-32417906-1.pdf>



Konkret vil sagsbehandlingsassistenten registrere sager i fagsystemer og ved hjælp af machine learning screene sager for manglende fuldmagter, byggeskadeforsikring, bygningstegninger, underskrifter og erklæringer der er nødvendige for at sagsbehandlingen kan igangsættes.

Den vil indhente relevant data fra lokalplaner, servitutter og fredninger til brug for den videre sagsbehandling, samt kategorisere sagen.

Assistenten vil kontrollere og validere fuldmagter, ejendomsnr. m.m. og om ansøgningstypen er korrekt, samt foretage en række kontroller af, om ansøgningen er i konflikt med byggereglementet. Den vil udarbejde dokumenter, eksempelvis mangelbreve, der udarbejdes for ca. 70% af indkomne sager, og grundudkast til tilladelser til færdiggørelse hos en byggesagsbehandler. Slutteligt vil assistenten kunne journalisere sagen automatisk.

Projektet vil blive gennemført i Teknik- og Miljøforvaltningen i tæt samarbejde med Koncern-IT, der skal udvikle og drifte løsningen i samarbejde med en ekstern leverandør. Projektet vil blive koordineret med Økonomiforvaltningens digitaliseringskontor og IT-kredsen, med henblik på fremtidig skalering til andre forvaltninger.

### **Grundinvestering i teknologi**

En analyse i forbindelse med digitaliseringsredegørelsen i 2019 har identificeret over 30 initiativer der indeholder ny teknologi med potentiale for effektiviseringer og serviceforbedringer i Københavns Kommune. Sagsbehandlingsassistenten er blandt de udvalgte initiativer, som har et tværgående potentiale på tværs af kommunens forvaltninger.

Analysen gik i dybden med sagsbehandlingsassistentens potentiale i Teknik- og Miljøforvaltningen med henblik på at udrulle initiativet til andre forvaltninger efterfølgende. Udover byggesagsområdet i Teknik- og Miljøforvaltningen har analysen peget på potentiale for anvendelse på enkelttydelser i Socialforvaltningen, på ansøgning om kontanthjælp i Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen og på gravetilladelser i Teknik- og Miljøforvaltningen. Derudover vurderes løsningen tillige at kunne benyttes på andre større sagsbehandlingsområder, eksempelvis i Sundheds- og Omsorgsforvaltningen og i Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen. Med nærværende forslag igangsættes således første initiativ i Københavns Kommune med brug af sagsbehandlingsassistenten.

En del af teknologien i sagsbehandlingsassistenten vil kunne genbruges på tværs af forvaltningerne og danne grundlag for nye investeringsforslag. Forslaget indebærer derfor en grundinvestering i teknologien i 2020 og 2021. Investeringen skal konkret gå til en grundløsning, der sammenkobler en række teknologier inden for machine learning, softwareroboter og diverse tekniske integrationer. Grundløsningen vil muliggøre mere avancerede automatiseringsopgaver end på nuværende tidspunkt og dermed danne grundlag for at skabe gevinster på de yderligere udpegede områder i analysen i forbindelse med digitaliseringsredegørelsen.

Generelt vil grundinvesteringen gøre det muligt at lave lignende forslag på andre fagområder, hvor der er opgaver forbundet med:

- Kvalitetssikring af ansøgninger og mangelfulde ansøgninger retur til ansøger.
- Indsamling af supplerende data til sagsbehandler fra kommunens fag- og støttesystemer.
- Udførelse af administrative kontroller, så ansøgningen kan sendes videre fuldt oplyst til sagsbehandleren for at sikre hurtig og effektiv sagsbehandling.

Disse typer opgaver udføres i størstedelen af kommunens forvaltninger. Det er et arbejde, der ofte udføres af sagsbehandlerne selv og udgør en væsentlig del af arbejdstiden. Dermed har det også et stort potentiale for anvendelse af automatiseringsteknologi.

Med grundinvesteringen tager kommunen endvidere det første skridt inden for næste modenhedstrin i selvbetjening. De nuværende selvbetjeningsløsninger sikrer generelt, at borgerne indsender oplysninger, da man ofte skal vedhæfte dokumenter eller udfylde felter, før man kan indsende sin ansøgning. De nuværende selvbetjeningsløsninger tjekker dog ikke kvalitet eller relevans af de dokumenter, der vedhæftes i ansøgningerne. Med denne grundinvestering vil kommunen få etableret et teknisk grundlag, hvor det fremadrettet også er muligt at vurdere kvaliteten af f.eks. vedhæftede dokumenter.

Implementering af løsningen i andre fagområder og i andre forvaltninger vil kræve separate projekter, men det IT-mæssige grundlag vil være etableret. Det forventes, at grundinvesteringen vil reducere udviklingsomkostningerne med 30-40 % for kommende projekter af samme karakter.

Med udgangspunkt i erfaringerne fra implementeringen af løsningen i Teknik- og Miljøforvaltningen vil der med forankring i IT-kredsen blive identificeret nye områder, hvor sagsbehandlingsassistenten kan implementeres med understøttelse af grundinvesteringen. Udgangspunktet for dette er de områder, som analysen af potentialet i ny teknologi har udpeget.

Investeringsforslaget er blevet drøftet i Københavns Kommunes tværgående digitaliseringschefkreds. Her var der enighed om, at løsningens sammenkobling af forskellige nye teknologier vil kunne understøtte allerede besluttede investeringsforslag og en række af kommunens selvbetjeningsløsninger. Derudover tilkendegav Teknik- og Miljøforvaltningen at løsningen potentielt vil kunne bruges i forhold til udstedelse af gravetilladelser. Socialforvaltningen tilkendegav at de kunne se potentialer i at benytte løsningen til det specialiserede voksenområde og KOMBIT's kommende systemer. Beskæftigelses- og integrationsforvaltningen tilkendegav at løsningen vil kunne understøtte forvaltningens nye system Asta, og Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen derudover har udarbejdet et konkret investeringsforslag, der fremlægges til Budget 2020, som er baseret på grundinvesteringen i nærværende forslag ("Intelligent understøttelse af rehab møder").

Koncern IT vil løbende fremlægge status på grundinvesteringen, herunder udarbejdelse af nye investeringsforslag, for Effektiviseringskredsen.

#### **1.4 ØKONOMI**

Ved fuld implementering af løsningen vurderes der at være en varig effektivisering på i alt fem årsværk fordelt på 4 HK-stillinger og 1 AC-stilling. Som sats for HK-årsværk anvendes 490.000 kr. årligt og for AC-årsværk 626.000 kr. årligt. Det er løn inklusiv grundlæggende overhead, som blev godkendt af økonomikredsen i 2011, fremskrevet til 2020 p/l.

Teknik- og Miljøforvaltningen modtog i 2018 ca. 6.600 byggeansøgninger og 2.200 færdigmeldinger på byggeri. I forbindelse med modtagelsen af denne type sager varetager forvaltningen en række administrative opgaver. Det estimeres at 70% af byggeansøgninger som Teknik- og Miljøforvaltningen modtager er mangelfuldt udfyldt. Forvaltningen bruger derfor mange ressourcer på at kontrollere hver indkomne sag, for at afgøre om den er fuldt oplyst. Hvis ikke skal der udarbejdes og fremsendes mangelbrev til ansøgeren. I 2018 sendte TMF ca. 13.800 mangelbreve til borgere. Ansøgninger er mangelfulde af flere årsager.

Det kan være, at sagen ikke er fuldt oplyst på grund af mangelfulde fuldmagter, forkerte ejendomsnumre eller ansøgningstyper. Dette arbejde belaster dels medarbejderne, som tager sig af den første screening af sagerne, men også fagteknikerne senere i behandlingsprocessen, som tager sig af den mere kvalificerede ansøgningskontrol. Dette er arkitekter, jurister, konstruktionsingeniører mv.

TMF's medarbejdere bruger således meget tid på kvalitetskontrol af ansøgninger, og en ansøgning kan risikere at blive sendt tilbage til borgeren mere end en gang, hvilket forlænger den oplevede sagsbehandlingstid hos ansøger, da sagsbehandlingstid først tæller fra, at en sag vurderes fuldt oplyst.

Sagsbehandlingsassistenten vil overtage en del af de administrative opgaver i forbindelse med modtagelse, registrering og vurdering af sager, hvorfor besparelsen i nærværende projekt også ligger her. Der er ligeledes besparelser i forbindelse med færdiggørelse af byggesager og ibrugtagningstilladelser, hvor sager skal journaliseres. Det er altså her størstedelen af effektiviseringen vil findes, hvilket også er afspejlet i fordelingen af årsværk der effektiviseres (4 HK-årsværk). Der vil desuden kunne effektiviseres et årsværk i selve byggesagsbehandlingen i forbindelse med implementeringen af projektet (1 AC-årsværk).

EYs analyse kiggede bredt på forvaltningen i forhold til anvendelse af automatiseringsteknologi. Efterfølgende har KPMG, i maj 2019, lavet en analyse vedrørende denne specifikke løsning på byggesagsområdet. KPMGs analyse estimerede et effektiviseringspotentiale på 4,6 årsværk.

Ved en yderligere intern kvalificering af KPMGs resultater estimeres det, at der for de 6.600 årlige byggeansøgninger i gennemsnit kan spares ca. 1 times sagsbehandlingstid ved implementering af sagsbehandlingsassistenten. Derudover kan der for de 2.220 årlige færdigmeldinger spares ca. 15 min sagsbehandlingstid. Med udgangspunkt i tidsregistreringsdata for byggesagsområdet anvendes der en sats på 1.433 timer for et effektivt årsværk. Det betyder, at det samlede effektiviseringspotentiale bliver ca. 5 årsværk, hvoraf de 4 er HK-årsværk og 1 AC-årsværk. Som sats for HK-årsværk anvendes 490.000 kr. årligt og for AC-årsværk 626.000 kr. årligt. Det er løn inklusiv grundlæggende overhead, som blev godkendt af økonomikredsen i 2011, fremskrevet til 2020 p/l.

Sagsbehandlingsassistenten består af flere forskellige teknologiske elementer og herved er der afledte driftsudgifter på 1 mio. kr. fra 2022 og frem. Driftsudgifterne omfatter diverse licenser, hosting, serverudgifter og træning af algoritmer. Driftsudgifterne er stigende i årene 2021 til 2022, fra 0,5 mio. kr. til 1 mio. kr., eftersom der løbende tilknyttes flere elementer til den samlede løsning. Derudover indgår der også 100.000 kr. i 2022 samt 200.000 kr. 2023 og varigt til IT-omkostninger og vedligehold af RPA-løsninger, således at løsningen kontinuerligt tilpasses driftens behov.

Hermed har nærværende forslag et nettoeffektiviseringspotentiale på 1,4 mio. kr. årligt ved fuld indfasning i 2023.

**Tabel 1. Varige ændringer, service**

	1.000 kr. 2020 p/l					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Effektivisering på byggesagsområdet		-980	-2.586	-2.586	-2.586	-2.586
Hosting, licenser & algoritmetræning		500	1.000	1.000	1.000	1.000
IT-omkostninger og RPA-vedligehold			100	200	200	200
<b>Varige ændringer totalt, service</b>		<b>-480</b>	<b>-1.486</b>	<b>-1.386</b>	<b>-1.386</b>	<b>-1.386</b>

Investeringsbehovet i nærværende forslag består af flere elementer. Det primære element er midler til udvikling af en samlet løsning på i alt 4 mio. kr., som skal finansiere udviklingen af følgende funktionaliteter der skal understøtte sagsbehandlingen:

- Registrering af sag i system – ca. 0,45 mio. kr.
- Læse og forstå ansøgninger – ca. 0,7 mio. kr.
- Simple kategorisering af sager – ca. 0,4 mio. kr.
- Kontrol og validering – ca. 0,45 mio. kr.
- Dokumentgenkendelse – ca. 0,8 mio. kr.
- Indhentning af data – ca. 0,45 mio. kr.
- Udarbejde og sende breve – ca. 0,45 mio. kr.
- Journalisering – ca. 0,3 mio. kr.

Ud af de 4 mio. kr. til udvikling af løsningen, vurderes 1 mio. kr. at udgøre grundinvesteringer i IT, som bliver placeret hos Koncern IT. Grundinvesteringen består konkret af udviklingen af en grundløsning, der sammenkobler en række teknologier inden for machine learning, softwareroboter, billed- og tekstgenkendelse samt diverse tekniske integrationer for at fungere som én samlet løsning for brugerne. Grundløsningen vil samtidig muliggøre mere avancerede automatiseringsopgaver end det på nuværende tidspunkt er muligt i Københavns Kommune og dermed danne grundlag for at skabe gevinster på de yderligere udpegede områder i analysen i forbindelse med digitaliseringsredegørelsen.

Udover midler til udvikling af løsningen, er der afsat ressourcer til projektledelse i 2020 og 2021 samt 6 måneder i 2022. Disse ressourcer vil blive placeret i Stab Digitalisering hos Teknik- og Miljøforvaltningen, hvor projektet forankres samt drives indenfor rammerne af forvaltningens IT-projektledelsesmodel. Et AC-årsværk er sat til 626.000 kr. årligt, som er inklusiv grundlæggende overhead (Godkendt af Økonomikredsen 2011).

Byggesagsområdet er meget presset på sagsmængder og overholdelse af de nationale servicemål. Derfor er der afsat midler til frikøb af projektdeltager ressourcer. Der er afsat i alt 1 HK-årsværk i 2020 og 2021 samt 6 måneder i 2022. Det er essentielt for projektets succes og realisering af effektiviseringspotentialer, at løsningen udvikles i tæt dialog med de berørte medarbejdere samt ledere. Et HK-årsværk er sat til 490.000 kr. årligt, som er inklusiv grundlæggende overhead (Godkendt af Økonomikredsen 2011). Herudover er der afsat 250.000 kr. til IT-driftsomkostninger i det første udviklings år, da der vil være driftsudgifter til de platforme som løsningen udvikles på fra projektstart.

**Tabel 2. Serviceinvesteringer i forslaget**

	1.000 kr. 2020 p/l						Innovationspulje (sæt X)
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
Udvikling af løsningen	1.000	1.000	1.000				
Grundinvesteringer i IT*	500*	500*					
Driftsomkostninger til Implementering	250						
Projektledelse	626	626	313				
Ressourcer til projektdeltagelse	490	490	245				
<b>Investeringer totalt, service</b>	<b>2.866</b>	<b>2.616</b>	<b>1.558</b>				

### 1.5 EFFEKTIVISERING PÅ ADMINISTRATION

Samtlige 5 årsværk, som udgør effektiviseringspotentialet, er placeret på hovedkonto 6.45. Det ene AC-årsværk går dog til myndighedsopgaven med byggesagsbehandling og indgår derfor ikke, som en reduktion af administrative udgifter. Herved udgøres effektiviseringen på administration af de 4 HK-årsværk der effektiviseres i forslaget, men fratrukket de varige udgifter til hosting, licenser og vedligehold af løsningen, som bliver tilført hovedkonto 6.45 i forbindelse med projektet.

**Tabel 3. Varige ændringer, administration**

	1.000 kr. 2020 p/l					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nettoeffekt på administrative udgifter eksklusiv myndighedsopgaver (skøn), jf. afgrænsning af målsætning*.		-480	-860	-760	-760	-760
Nettoeffekt på administrative opgaver på områder uden for afgrænsning af målsætningen (skøn).						
<b>Varige ændringer totalt, administration</b>		<b>-480</b>	<b>-860</b>	<b>-760</b>	<b>-760</b>	<b>-760</b>

Note: Reducerede administrative udgifter angives med negativt (-) fortegn og øgede administrative udgifter angives med positivt (+) fortegn.

\* Afgrænsning af målsætning om reducerede administrative udgifter vedtaget af ØU den 11. december 2018.

### 1.6 FORDELING PÅ UDVALG

Nærværende forslag er forankret i Teknik- og Miljøforvaltningen, hvorimod grundinvesteringen i IT er placeret hos Koncern IT.

### 1.7 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Projektledelse af projektet vil ligge i Teknik- og Miljøforvaltningen Stab Digitalisering. Projektet vil dog blive udført i tæt samarbejde med Koncern-IT, der vil skulle bistå med teknisk assistance i tæt samarbejde med en ekstern leverandør. Løsningen forventes derudover at skulle hostes og driftes i Koncern-IT, hvorfor stabil drift er kritisk.

Tidsplanen for projektet er samlet set ca. 2½ år, med opstart primo 2020 og løbende driftssætning af del-løsninger. Projektet vil bestå af tre bølger, hvor de vigtigste funktionaliteter vil blive udviklet først.

For hver funktionalitet, som kobles på sagsbehandlingsassistenten, jo mere komplet bliver dens evne til at udføre det, en sagsbehandlingsassistent bør kunne. Gevinsterne ved at få implementeret alle funktionaliteter vil komme til udtryk i mindst mulig koordinering mellem teknologi og medarbejder. Udviklingstiden af bølge 2 og 3 vil være kortere end for bølge 1, som følge af at de nye funktionaliteter vil kunne tilkobles og gøre brug af det arbejde, som var lagt i fase 1.

Herunder er der beskrevet hvilke funktionaliteter der bør prioriteres i de pågældende bølger for de to assistenter 'Byggeansøgningsassistenten' og 'Færdigmeldingsassistenten',

**1. Bølge:** De funktioner, som bringer mest værdi for Center for Bygninger i TMF, er de, der bidrager til, om en sag er fuldt oplyst. Med kontrol og validering af input i fagsystemet KMD Structura samt dokumentgenkendelse og machine learning til at læse og forstå om ansøgninger er komplette kan sagsbehandlingsassistenten afhjælpe TMF for en signifikant del af den unødige tid brugt til kvalitetssikring af ansøgninger hos både administrative og fagtekniske medarbejdere og hjælpe til hurtigere sagsbehandlingstider.

**2. Bølge:** Her prioriteres mindre automatiseringspotentialer, som tilsvarende også har lavere udviklingsomkostninger. Med RPA til registrering af sager i fagsystemer, udarbejdelse og fremsendelse af breve samt indhentning af data kan TMF afhjælpes for nogle tidskrævende og monoton opgaver for medarbejderne. Sagsbehandlingstiden vil kunne reduceres i mindre grad, men fokus vil være på realiserbare økonomiske gevinster ved aflastning af administrative ressourcer.

**3. Bølge:** I sidste bølge er fokus på at lette sagsgangen med de mindste automatiseringspotentialer. Journalisering af dokumentation og mangelbreve kan først implementeres i denne sidste fase, efter de øvrige funktionaliteter fra 1. og 2. bølge er implementeret. Sagsgangen vil kunne afhjælpes med machine learning til at kategorisere ansøgninger, så sagerne kan sendes videre med det bedste afsæt for sagsbehandlerne.

## 1.8 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Projektet vil internt i Københavns kommune blive udviklet i tæt samarbejde med Økonomiforvaltningen. Dette sker blandt andet for at sikre, at der laves et teknisk setup, som kan genbruges på andre lignende cases, hvor man gerne vil have screenet ansøgninger for mangler inden de sendes videre til sagsbehandling andre steder i kommunen. Digitaliseringskontoret i Økonomiforvaltningen vil blive involveret i projektet, for at sikre ophæng i forhold til det videre arbejde med IT-redegørelsens indsatser, der har ophæng i kommunens kreds af direktører med IT-ansvar.

Af eksterne samarbejdspartnere, vil Teknik- og Miljøforvaltningen, ud over at benytte en ekstern leverandør, involvere KL og Digitaliseringsstyrelsen m.fl. Dette gøres, da det vurderes at dele af løsningen vil være relevant at indarbejde i den nationale ansøgningsportal for byggeansøgninger Byg og Miljø. Dette vil komme borgere og virksomheder til gode i hele landet ud over at sikre bedre service til københavnske borgere og virksomheder.

## 1.9 FORSLAGETS EFFEKT

Projektets varige økonomiske effekt er en besparelse på i alt fem årsværk i Teknik- og Miljøforvaltningen Center for bygninger. Projektet vil sikre, at det ved fuld implementering, vil udligne behovet for at afsætte yderligere ressourcer til byggesagsbehandlere og medføre, at Teknik- og Miljøforvaltningen vil kunne overholde fremtidige nationale servicemål.

Ansøgere vil blandt andet opleve, at varsling om mangler i ansøgninger vil komme automatisk og hurtigere. Det vil forkorte afdækningstiden før sagsbehandlingen kan begynde, og dermed forkorte den oplevede sagsbehandlingstid. Projektet vil desuden understøtte den egentlige sagsbehandling, som dermed også vil kunne forkortes.

Projektet vil understøtte øget medarbejdertilfredshed da sagsbehandlingsassistenten vil varetage en række manuelle processer og valideringer, som ikke betragtes som egentlig sagsbehandling.

### 1.10 OPFØLGNING

	Hvordan måles succeskriteriet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
At der ansættes projektleder	At der er ansat/allokeret projektleder fra Teknik- og Miljøforvaltningens centrale digitaliseringsenhed ved projektets opstart primo 2020	Teknik- og Miljøforvaltningen, Stab	Primo 2020
At projektplanen overholdes	Det vil løbende blive fulgt op på fremdrift af projektet i Teknik- og Miljøforvaltningens IT-råd	Teknik- og Miljøforvaltningens projektleder og projektejer	Ca. fem gange årligt i forbindelse med IT-rådsmøder
At løsningen er udviklet og idriftssat ifølge tidsplan for projektet	Projektet vil løbende afrapportere status til Teknik- og Miljøforvaltningens IT-råd	Teknik- og Miljøforvaltningen Stab-Digitalisering	Løbende forud for IT-rådsmøder, samt ved idriftsætning af løsning medio 2022
At forvaltningens samlede tidsforbrug pr bygesag falder, samt at der er manuelle opgaver, der bliver minimeret eller som bortfalder	Det vil blive foretaget en effektivmåling af projektet når det er driftssat. Derudover vil der løbende blive fulgt op på præcision og effekt af løsningens evne til at løse opgaven.	Teknik- og Miljøforvaltningen, Byens Anvendelse	Løbende måling af effekt og præcision af deløsninger ved idriftsættelse og opdatering, samt overordnet måling når løsningen er fuldt udrullet
Realisering af det økonomiske potentiale	Senest d. 1/1-2021 er der frigivet 2 HK-årsværk og senest 1/1-2022 er der frigivet yderligere 2 HK-årsværk og 1 AC-årsværk.	Teknik- og Miljøforvaltningen, Byens Anvendelse	1/1-2021 og 1/1-2022

### 1.11 RISIKOVURDERING

Af risici i projektet er dels om projektet teknisk set vil kunne løse de ønskede opgaver, samt, at løsningen bliver implementeret i bund og dermed benyttes i fuld udstrækning. Teknik- og Miljøforvaltningen har været i tæt dialog med Koncern-IT om den tekniske løsning, der vurderer, at den vil kunne løse opgaverne. Løsningen forventes udviklet i samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen, Koncern-IT og ekstern rådgiver, og påregnes hostet og driftet i Koncern-IT. Dette er samtidig årsagen til, at grundinvesteringen i projektet er placeret hos Koncern-IT. Det vil derudover sikre, at løsningen er lettere skalerbar til andre forvaltninger.

Derudover kræver projektet et meget stabilt driftsmiljø, så tekniske udfald ikke hæmmer sagsbehandlingen. Dette vil blive håndteret ved løbende opdatering af løsningen på baggrund af nyafsluttede sager, så nye processer og ændring i afgørelser vil blive indarbejdet i prioriteringen.

Projektet vil medføre realisering af økonomiske gevinster ved reduktion af antal medarbejdere og der er derfor risiko for negative opfattelser af projektet. Reduktionen vil som udgangspunkt håndteres via vakante stillinger og naturlig afgang.

Projektet ændrer på den måde, hvor sager tildeles til medarbejdere. Der er risiko for at opleve modstand mod, at en teknisk løsning skal foretage den daglige prioritering i stedet for fagfolk.

For at sikre den bedst mulige organisatorisk implementering vil de forskellige medarbejdergrupper løbende blive involveret i udviklingen af løsningen og implementeringen af denne, så faglige vurderinger og perspektiver medtages i løsningen.

### 1.12 HVEM ER HØRT?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Ja	Forslaget er godkendt af CFØ d. 28.06.2019

	Ja/Nej/Ikke relevant	Hvis ja, skriv kort konklusionen. Skal være afsluttet inden udvalgsgodkendelse.
Ejendomsfaglig vurdering	Nej	
IT-kredsen	Ja	Projektet er fremlagt IT-kredsen som en del af digitaliseringsredegørelsen. Projektet er en af IT-redegørelsens storskalaprojekter, som redegørelsen anbefaler at igangsætte.
Koncern-IT	Ja	Investeringsforslaget er udarbejdet i samarbejde med Koncern-IT og grundinvesteringen i forslaget er placeret hos Koncern-IT.
HR-kredsen	Nej	
Velfærdsanalytisk vurdering	Nej	



## 1.13 TEKNISK BILAG

Tabel 4. Fordeling af varige ændringer mellem udvalg, service

Udvalg		1.000 kr. 2020 p/l					
		2020	2021	2022	2023	2024	2025
Økonomiudvalget	Besparelse						
	Omkostninger						
Koncernservice	Besparelse						
	Omkostninger						
Koncern IT	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		-980	-2.586	-2.586	-2.586	-2.586
	Omkostninger		500	1.100	1.200	1.200	1.200
Beskæftigelses- og Integrationsudvalget	Besparelse						
	Omkostninger						
<b>Total</b>	<b>Besparelse</b>		<b>-480</b>	<b>-2.586</b>	<b>-2.586</b>	<b>-2.586</b>	<b>-2.586</b>
	<b>Omkostninger</b>			<b>1.100</b>	<b>1.200</b>	<b>1.200</b>	<b>1.200</b>

**Table 5. Distribution of service investments among committees**

Udvalg	1.000 kr. 2020 p/l					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Økonomiudvalget						
Koncernservice						
Koncern IT	500	500				
Københavns Ejendomme						
Byggeri København						
Kultur- og Fritidsudvalget						
Børne- og Ungdomsudvalget						
Sundheds- og Omsorgsudvalget						
Socialudvalget						
Teknik- og Miljøudvalget	2.366	2.116	1.558			
Beskæftigelses- og Integrationsudvalget						
<b>Total</b>	<b>2.866</b>	<b>2.616</b>	<b>1.558</b>			



## Covernotat: Budgetønsker til anlæg på det almene dagtilbuds- og skoleområde

Antallet af børn og unge (0-15 år) i København forventes at stige med 28% de næste 20 år. På grund af stigningen, er det afgørende, at kapaciteten i byens dagtilbud og skoler udvides, så kommunen fortsat kan tilbyde de nødvendige dag- og undervisningstilbud. Befolkningstilvæksten sker særligt i nye bydele, men udviklingen er bydækkende.

### Arealplaner og eksekvering

I de seneste par år har Børne- og Ungdomsforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen arbejdet systematisk med arealplaner, som skal sikre, at der reserveres de nødvendige arealer i kommunen til udbygningen. Arealplanerne er således grundlaget for, at der kan eksekveres på behovet for ny kapacitet, når det er nødvendigt.

Når placeringen til kommende kapacitet er fundet, er projekterne klar til at gennemgå planlægningsfasen og selve anlægsfasen. Et skolebyggeri tager typisk 5 år fra planlægningsfasen starter til at skolen kan tages i brug, mens en daginstitution typisk tager 3-4 år for samme periode. Det er derfor nødvendigt i god tid at afsætte midler til projekterne. I planlægningsfasen er borger- og brugerinddragelse væsentligt for at nå frem til det konkrete byggeri, der skal opføres. Planlægningsfasen skal sikre gennearbejdede beslutningsoplæg til budgetforhandlingerne. Arbejdet i planlægningsfasen, der bl.a. vedrører lokalplansforhold og konkrete forslag til byggerier, sker i et tæt samarbejde med andre forvaltninger.

På baggrund af arealplanerne fra 2018 er der i budget 2019 og overførselssagen 2018/2019 afsat anlægsmidler til at øge kapaciteten med 82 daginstitutioner og 7 skolespor. Alle de nødvendige kapacitetsudvidende anlægsønsker, som fremlægges i budget 2020 på BUF's område, følger arealplanens eksekveringstakt og er baseret på opdaterede behovsprognoser. På baggrund af nuværende prognose forventes Børne- og Ungdomsforvaltningen i løbet af de næste 5 års budgetforhandlinger at fremsætte anlægsønsker svarende til i gennemsnit 5 skolespor og godt 40 daginstitutioner pr. år.

Budgetønskerne følger arealplanen og vedrører lovbundet need-to kapacitet. Hvis der ikke afsættes midler til ny lovbundet kapacitet i tide, bliver det nødvendigt at afhjælpe med finansiering til midlertidige løsninger.

### Dagtilbud

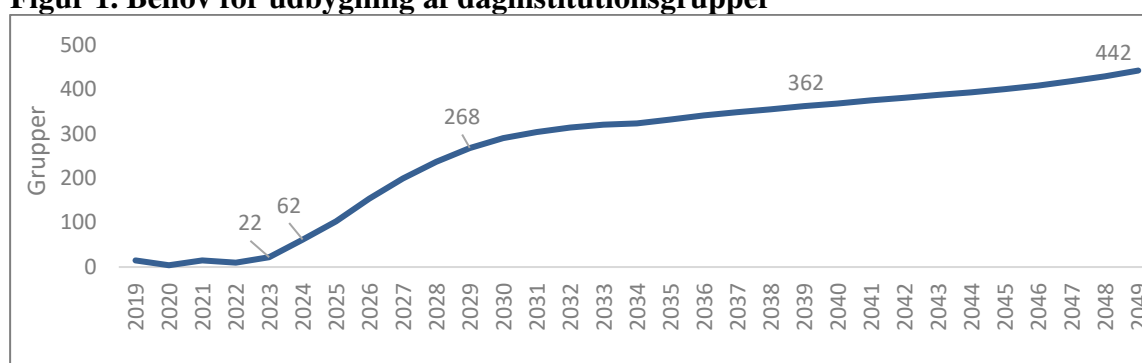
Opgørelsen af behovet for ny kapacitet opdateres årligt på baggrund af den seneste befolkningsprognose samt opdaterede dækningsgrader og søgemønstre i de enkelte dele af byen. Den seneste prognose på dagtilbudsområdet viser et lavere udbygningsbehov på kort sigt sammenlignet med tidligere prognoser. Det skyldes, at den seneste befolkningsprognose fra Økonomiforvaltningen har nedjusteret antallet af 0-5-årige på kort sigt, hvilket letter presset for ny kapacitet på kort sigt. På lang sigt er der dog særligt i nye byområder sket en stigning i antallet af børn, der skal skabes ny kapacitet til, hvilket isoleret set betyder, at behovet for nye grupper frem mod 2050 er steget med 77 grupper siden sidste års arealplan.

Fra år til år kan der være udsving i prognoserne, som særligt på kort sigt har betydning for, hvilket behov de fremlagte ønsker til budgetforhandlingerne skal dække. I de år, hvor prognosen nedjusterer behovet, vil BUF i en vis udstrækning fortsætte eksekveringstakten fra tidligere års arealplaner for at minimere behovet for midlertidig kapacitet. Det kan omvendt betyde, at den permanente kapacitet vil stå færdig lidt før det faktiske behov, hvis nedjusteringen holder stik. Siden budget 2017 er der afsat ca. 449 mio. kr. i anlæg- og

servicemidler til midlertidige løsninger og tidlig opstart. Et beløb som en rettidig eksekvering af arealplanen kan reducere betydeligt.

I dag er der ca. 46.000 børn i 0-5-årsalderen i København, og antallet forventes at stige med ca. 12.000 (26 %) frem mod 2033, hvor børnetallet i målgruppen for hele byen forventes at toppe. Selvom det samlede børnetal forventes at toppe i 2033, stiger udbygningsbehovet fortsat, da der er behov for institutioner i de nye bydele som Nordhavn (del af Østerbro), Refshaleøen (del af Indre By) mv., hvor børnetallet først toppe, når bydelen er fuldt udbygget. Figur 1 viser behovet for at udvide antallet af dagtilbudsgrupper i byen.

**Figur 1. Behov for udbygning af daginstitutioner**

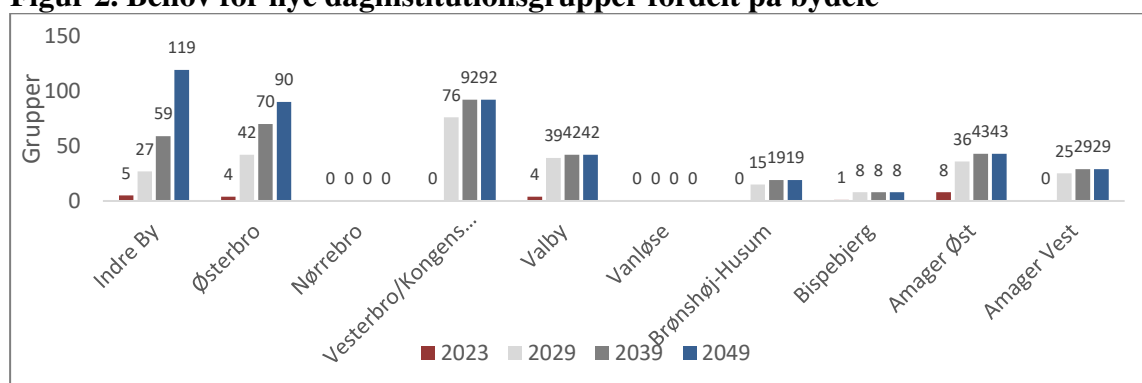


Der er behov for at etablere 442 nye daginstitutioner frem mod 2050. Behovet om 5, 10 og 20 år er hhv. 62, 268 og 362 nye grupper. Heraf søges der i budget 2020 om anlægsbevilling til 35 grupper med ibrugtagning i perioden 2020-2023. Hvis man skulle have fulgt behovet fra sidste års arealplan, skulle der søges om midler til at dække et behov på 78 grupper frem mod 2024. Nedjusteringen fra 78 til 62 grupper er direkte afhængig af ovennævnte ændringer i befolkningsprognosen.

I den nuværende kapacitet er der også medtaget grupper, der er afsat anlægsmidler til, men som ikke står færdige endnu. Der er også taget højde for de udskydelser, der blev besluttet som følge af anlægsloftet i maj 2019. Figur 1 viser dermed alene det antal grupper, der er behov for at afsætte anlægsmidler til i budget 2020 og kommende budgetter.

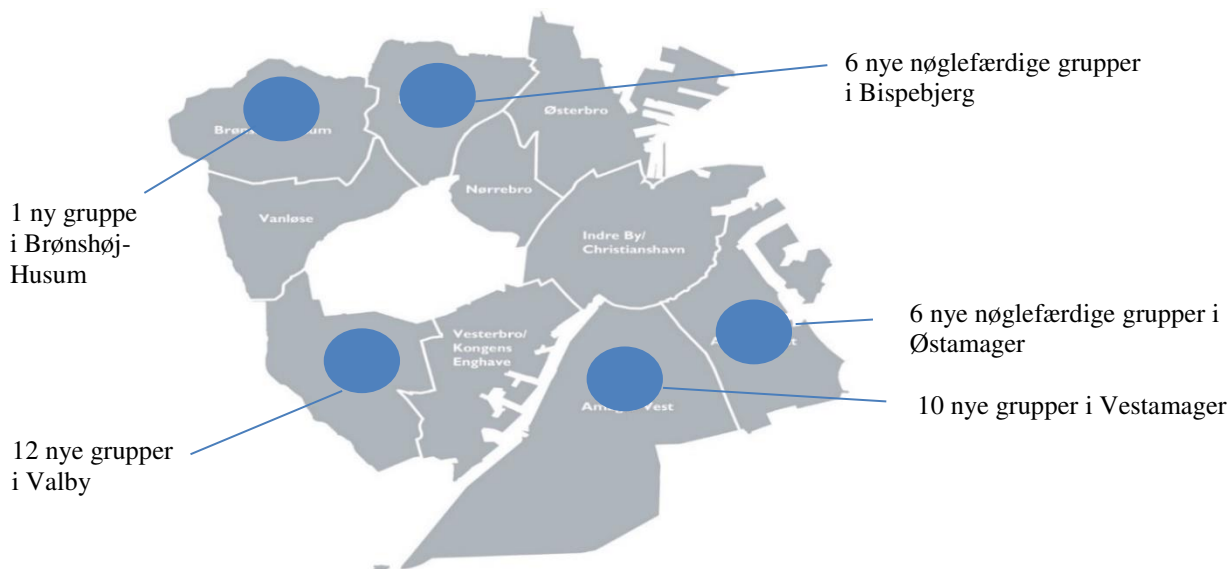
Figur 2 herunder viser behovet opdelt på bydele. Der er behov for udbygning af kapaciteten i alle bydele på nær Nørrebro og Vanløse.

**Figur 2. Behov for nye daginstitutioner fordelt på bydele**



De konkrete anlægsønsker fremgår af figur 3 og tabel 1 nedenfor. Der søges budget til sager, hvor det er afgørende at afsætte midler nu. Det gælder både kommunens egne byggerier og nøglefærdige byggerier.

**Figur 3. Budgetønsker på dagtilbudsområdet i budget 2020**



**Tabel 1. Budgetønsker på dagtilbudsområdet i budget 2020**

Budgetønske	Antal nye grupper
Køb af 12 nøglefærdige daginstitutioner	12
Anlægsbevilling til opstart af anlægsfasen for 10 gruppers daginstitution på Artillerivej 69H	10
Anlægsbevilling til etablering af en ny 13 gruppers daginstitution på Saxtorphsvej 11 ( <b>heraf 12 nye grupper</b> )	12
Anlægsbevilling til flytning af udflytterinstitution	1
Supplerende bevilling til leje af pavilloner ifm. tidlig opstart af daginstitutioner	-
<b>Permanente daginstitutioner i alt</b>	<b>35</b>

### Nøglefærdige daginstitutioner

En stor del af grupperne, der søges i budget 2020, er nøglefærdige daginstitutioner. Generelt varierer det, hvor langt kommunen er i forhandlingerne med de private bygherrer, når der afsættes midler til nøglefærdige daginstitutioner. Når der fremsættes budgetønsker vedr. nøglefærdige byggerier til budgetforhandlingerne, sker det typisk ud fra en betragtning om rettidig omhu, så kommunen ikke skal miste købsmuligheder pga. manglende budget. Den faktiske købsaftale med tidsmæssige forpligtelser skal godkendes af Borgerrepræsentationen på et senere tidspunkt, og betalingen sker først ved overtagelse af færdigt byggeri, hvilket giver de private bygherrer incitament til at opføre byggeriet hurtigst muligt. Købsaftalerne indgås på sædvanlige købsvilkår for nøglefærdig fast ejendom. Det betyder, at sælger har ret til med 6 måneders varsel at fremrykke overtagelsesdagen med mellem 3 og 6 måneder eller udskyde overtagelsesdagen med 3, 6 eller 8 måneder.

## **De konkrete ønsker til budget 2020 på dagtilbudsområdet (316 mio. kr.)**

### ***FORTROLIGT: Anlægsbevilling til køb af 12 nye nøglefærdige daginstitutioner (71,4 mio. kr.)***

Budgetønskerne vedrører anlægsmidler til 6 grupper i Amager Nordøst og 6 grupper i Bispebjerg med forventet ibrugtagning i hhv. 2023 og 2022. Grupperne i Bispebjerg forventes at kunne dække behovet til og med 2026. De 6 grupper i Amager Nordøst er ikke tilstrækkelige til at dække behovet på 13 grupper i 2023, og der vil derfor i kommende budgetforhandlinger blive fremlagt budgetønsker med yderligere grupper til området.

### ***Anlægsbevilling til etablering af en ny 13 grupper daginstitution på Saxtorphsvej 11 (134,9 mio. kr.)***

Budgetønsket vedrører anlægsmidler til en 13 grupper daginstitution (en udvidelse på 12 grupper) i Valby med forventet ibrugtagning i 2022. De 12 nye grupper forventes at kunne dække behovet frem til og med 2024.

### ***Anlægsbevilling til flytning af udflytterinstitution (1 gruppe) (4,0 mio. kr. i anlæg)***

Kommunen har en udflytterinstitution i Skævinge, hvor halvdelen af udflyttorejendommen ikke anvendes af institutionen og er tom og i forfald. Da der er tale om en beboelsesejendom med bopælspligt, kræver Hillerød Kommune, at ejendommen sættes i stand og anvendes. Det er et billigere alternativ at flytte institutionen til en ny adresse og i samme forbindelse udvide kapaciteten. Institutionen har opsamlingssted i Brønshøj, hvor behovet er dækket frem til 2026. Udvidelsen på 1 gruppe, som flytningen giver anledning til at gennemføre, er med til at løse en del af det langsigtede behov i Brønshøj på 19 grupper. Det forventes, at gruppen kan ibrugtages til 2020.

### ***Anlægsbevilling til opstart af anlægsfasen for 10 grupper daginstitution på Artillerivej 69H samt planlægningsbevilling til 'Den Grønne Kile' (8,3 mio. kr. i anlæg)***

I budget 2018 blev der afsat midler til udarbejdelse af en helhedsplan for Artillerivej 69H, da der både skal bygges et plejehjem, en daginstitution, en skolehave samt en bygning til et socialt værested. Udgangspunktet for planlægningsfasen har været etablering af en 12 grupper daginstitution. Grundet krav stillet i lokalplanen og den nye prognose for kapacitetsbehov viser et lavere behov end det, der var forudsat i budget 2018, ændres institutionens kapacitet fra 12 til 10 grupper. Der søges om supplerende anlægsmidler for at sikre fremdrift i projektet, som skal følge samme tidsplan som plejehjem og skolehave grundet samlokalisering. Der skal derfor også gives anlægsmidler til at udføre første del af anlægsfasen for daginstitutionen, nemlig dispositionsforslag, projektforslag samt materiale til det igangværende lokalplansarbejde. Teknik- og Miljøforvaltningen stiller krav til en grøn sigtelinje mod Fælleden. Der skal derfor samtidig afsættes midler til planlægning af denne grønne kile.

### ***Supplerende bevilling til leje af pavilloner ifm. tidlig opstart af daginstitutioner (97,1 mio. kr.)***

I de seneste par år har der været pres på kapaciteten på daginstitutionsoverområdet, og det har bl.a. været nødvendigt med midlertidige løsninger til tidlig opstart og genhusning for at sikre rettidig kapacitet. Da sagerne fik tildelt anlægsmidler, indgik midler til husleje ikke. Derfor blev der i overførselssagen 2018/2019 tildelt midler til sikring af den nødvendige leje i 2019. Der er nu behov for at træffe beslutning i budget 2020 om at afsætte 96,5 mio. kr. til leje af pavillonerne i perioden 2020-2022, så den midlertidige kapacitet kan opretholdes. Der skal

desuden træffes beslutning om at afsætte 0,6 mio. kr. til planlægning vedr. forlængelse af pavillonbyggerier.

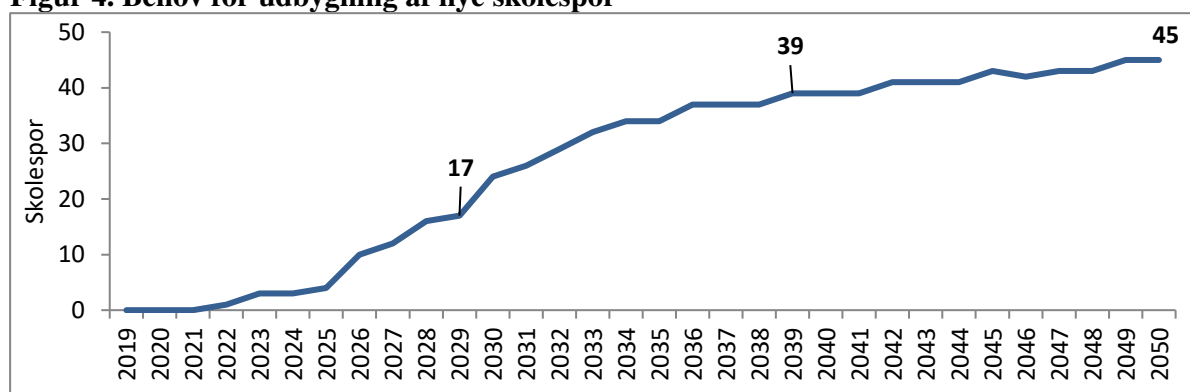
## Skole

Som på dagområdet justeres opgørelsen af behovet for ny skolekapacitet årligt på baggrund af den seneste befolkningsprognose samt opdaterede dækningsgrader i de enkelte dele af byen. I den seneste befolkningsprognose forventes der stort set det samme antal børn i skolestartsalderen, men placeringen af børnene i byen har dog forskudt sig. I mange nye byområder er der sket en stigning i det forventede antal af 6-årige, hvilket betyder, at behovet er steget med 7 spor, som arealplanen anviser løsninger til.

I dag er der ca. 54.000 6-15-årige i København, og antallet af 6-15-årige forventes at stige med ca. 17.000 (31 %) frem mod 2042, hvor børnetallet i målgruppen for hele byen forventes at toppe. Figur 4 viser det afledte behov for udbygning af nye skolespor. Selvom det samlede børnetal forventes at toppe i 2042, stiger udbygningsbehovet fortsat, da der er behov for skolekapacitet i de nye bydele som Nordhavn, Refshaleøen mv., hvor børnetallet først toppe, når bydelen er fuldt udbygget. Frem mod 2050 er der brug for at etablere 45 nye skolespor i byen. Særligt i de nye bydele er kapacitetsbehovet presserende, og det er derfor vigtigt, at den planlagte udbygningstakt holdes.

Til budget 2020 søges der anlægsmidler til permanent kapacitet i Ørestad på 4 spor, hvilket også fremgik af sidste års arealplan. I sidste års arealplan fremgik det ligeledes, at der i budget 2020 eller 2021 ville blive søgt om midler til udvidelse af Blågård Skole på 1 spor samt en udvidelse af Nørre Fælled Skole på 1 spor. Prognosen for Nørrebro er i år blevet nedjusteret, hvilket har givet anledning til, at beslutningen om at give anlægsbevilling til sporudvidelserne først skal tages til budget 2021.

**Figur 4. Behov for udbygning af nye skolespor**



### De konkrete ønsker i budget 2020 på skoleområdet (942 mio. kr.)

På skoleområdet har forvaltningen 2 need-to kapacitet budgetønsker til budget 2020:

#### **Anlægsbevilling til 4 sporet skole, idrætshal og svømmehal på Hannemanns Allé samt til håndtering af tidlig opstart og genhusning (872 mio. kr.)**

Ørestad har et stort behov for ny skole kapacitet. Både Ørestad Skole og Kalvebod Fælled Skole har optaget flere 0. klasser til skoleåret 2019/2020, end skolerne er bygget til. Frem mod 2034 forventes behovet for ny skolekapacitet i Ørestad at stige til 7 spor, og en ny 4-spor

skole på Hannemanns Allé er således en del af løsningen. Grundet et akut behov for midlertidig kapacitet i Ørestad, fremsættes der i samme budgetnotat ønske om at bevillige midler til tidlig opstart af Hannemanns Allé og genhusning af Ørestad Skole fra skoleåret 2020/2021. Budgetnotatet indeholder også et ønske om at afgive anlægsmidler til en svømmehal i Ørestad samt et tilvalgsscenario om at afgive planlægningsmidler til et særskilt ungemiljø i Ørestad.

#### ***Midlertidig kapacitetsafhjælpende foranstaltninger til fritidstilbuddet på Dyvekeskolen (63,4 mio. kr.)***

Der er behov for fritidshjemskapacitet på Dyvekeskolen. I OFS 9/10 blev 4-skolesamarbejdet på Amager vedtaget. Det betød, at indskolingen på Dyvekeskolen blev udvidet fra 3-4 skolespor. Det øgede antal skolebørn afstedkom et behov for ekstra fritidshjemskapacitet svarende til et ekstra spor på Dyvekeskolen. Fritidskapaciteten og tilpasninger af fritidsstrukturen indgår som et projekt i en større tværkommunal udviklingsplan for Urbanplanen Syd med boligorganisationen 3B som samarbejdspart, der har til hensigt at løfte det udsatte byområde. Udviklingsplanen er forsinket og sat på hold på baggrund af den politiske udmøntning af anlægsloftet, og derfor mangler der nu kapacitet til 28 nye fritidshjemspladser til skolestart 2019 og yderligere 113 nye fritidshjemspladser i perioden 2020-2024, indtil den permanente løsning står klar i 2024.

#### **Øvrige**

Forvaltningen fremsætter følgende øvrige ønsker til budget 2020:

#### ***Pulje til kapacitetsafhjælpende foranstaltninger, ekstraarbejder og behovsafklaring på skole-, fritids- og dagtilbudsområdet (65,5 mio. kr., 57,1 mio. kr. i anlægsmåltal)***

Der er behov for midler til udvidelsesprojekter på skoler, fritidshjem og daginstitutioner, der har akutte kapacitetsudfordringer, som ikke har været forudset. Midlerne er afgørende for at sikre plads til børnene i byen. Der er desuden behov for midler til screening af eksisterende kvadratmeter og til lokal inddragelse ifm. behovsafklaringen af ny skolekapacitet. Derudover er der behov for midler til kapacitetsafhjælpende foranstaltninger som følge af udskydelse af anlægssager (ØU 14. maj 2019) samt afsættelse af anlægsmåltal til fritidskapacitet på Damhusengens Skole. Endeligt er der behov for at afsætte midler til nødvendig tomgangsleje samt til byggelejepladsen Bondegården.

#### ***Anlægsbevilling til renovering af legepladser på skoler og i daginstitutioner (8 mio. kr.)***

Der er behov for midler til renovering af legepladserne for at undgå, at de forfalder yderligere. Alternativt vil der være en stor risiko for påbud, og at kravene til sikkerhed ikke kan overholdes. Lukning af legepladser – helt eller delvist – kan ikke undgås. Jo tidligere der gribes ind, jo mindre bliver udgiften til renoveringerne, og i højere grad kan de meget dyre og omfattende renoveringer undgås.

#### ***Fortroligt: Anlægsmåltal til musikbygning og udvidelse af Sankt Annæ Gymnasium via fondsstøtte, internt lån og opsparing (8,8 mio. kr. på finansposter)***

Der fremsættes ønske om anlægsmåltal til det samlede anlægsprojekt til en udvidelse af Sankt Annæ Gymnasium med musikbygning og et 8. gymnasiespor, så det er muligt at modtage fondsstøtte. Projektet finansieres via fondsstøtte, et internt lån samt skolens opsparing. Der søges om en planlægningsbevilling i budget 2020 og anlægsbevilling i budget 2021.

Der er ønske om finansiering af deponering til genhusning af pavilloner samt fondsmoms.





## BU2 Anlægsbevilling til etablering af en ny 13 grupper daginstitution på Saxtorphsvej 11

### BUDGETNOTAT

#### Baggrund

Behovet for daginstitutioner i kommunen er samlet set 22 grupper i 2023 stigende til 442 grupper frem mod 2049, jf. covernotat på dagtilbudsområdet. En del af løsningen er at etablere en ny 13 grupper daginstitution på Saxtorphsvej 11.

#### Beslutning:

- *Anlægsbevilling på 133,6 mio. kr. til en ny 13 grupper daginstitution på Saxtorphsvej 11*

Der skal træffes beslutning om at afsætte 133,6 mio. kr. i anlægsmidler med tilhørende anlægsmåltal og 424.000 kr. i varige serviceudgifter til etablering af en ny 13 grupper daginstitution på Saxtorphsvej 11.

#### Indhold

##### *Anlægsbevilling til etablering af en ny 13 grupper daginstitution på Saxtorphsvej 11*

Der bygges en ny daginstitution på Saxtorphsvej 11 i henhold til Funktionsprogram for daginstitutioner fra 2016. Daginstitutionen vil kunne rumme 13 grupper, men fordi der i dag allerede er en pavillon med 1 gruppe, er der tale om en forøgelse på 12 daginstitutioner. Daginstitutionen etableres på en stor grøn plæne på matriklen. For at projektet kan realiseres er det en forudsætning, at udearealerne sammentænkes med daginstitutionen "Arkens" udearealer, der er beliggende på Saxtorphsvej 31. Der vil i den forbindelse være behov for at flytte rundt på de eksisterende funktioner ved dels at nedrive en pavillon, der er placeret på legepladsen og som huser 1 gruppe, og dels ved at gentænke anvendelsen af de eksisterende udearealer. Den nye 13 grupper daginstitution har en pris på 10,2 mio. kr. pr. gruppe. Maksimalprisen inkl. stedspecifikke udgifter på 20 procent er 5,6 mio. kr. pr. gruppe. Den høje pris skyldes primært lokalplanskrav.

##### *Lokalplanskrav*

For projektet generelt gælder det, at der skal udarbejdes en lokalplan. Lokalplanen forventes færdig sommeren 2020. I økonomien er der derfor indregnet stedspecifikke udgifter til forventede krav til

#### Ressourcer

Gyldenløvesgade 15  
1600 København V

EAN nummer  
5798009371201

bygninger i den kommende lokalplan såsom parkeringspladser og skalakrav.

I forbindelse med udarbejdelse af projektforslaget, der sker sideløbende med udarbejdelsen af lokalplanen, sker den endelige prissætning af projektet. Når lokalplanens indhold er kendt og projektforslaget er færdigt, vil projektet fremlægge en redegørelse for, hvor meget af den givne anlægsbevilling, der kan tilbageføres.

### **Alternativt scenarie til nybyg**

Børne- og Ungdomsforvaltningen vurderer ikke, at der uden et væsentlig andet serviceniveau er et alternativ til behovet for dagtilbudskapacitet i Valby. Et alternativ vil kræve, at der træffes politisk beslutning om et andet serviceniveau.

### **Forventet adfærdsmæssig effekt og opfølgning**

Den nye daginstitution vil imødekomme behovet for flere daginstitutionspladser i de kommende år. Institutionen forventes klar til ibrugtagning i 2022.

### **Konsekvensen ved ikke at vedtage forslaget**

Vedtages forslaget ikke vil det lovbundne kapacitetsbehov ikke blive imødekommet i tide, og der vil mangle daginstitutionspladser. Der skal derfor findes en alternativ permanent løsning på behovet.

## **Økonomi**

**Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

<b>Aktiviteter i forslaget</b> <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	<b>Styrings- område</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>I alt</b>
Etablering af en ny 13 grupper daginstitution	Anlæg	39.794	80.577	13.213			<b>133.584</b>
Udvendigt vedligehold	Service			424	424	424	<b>1.272</b>
-							
<b>Udgifter i alt</b>		<b>39.794</b>	<b>80.577</b>	<b>13.637</b>	<b>424</b>	<b>424</b>	<b>134.856</b>

\* Den årlige varige udgift på vedligehold udover budgetårene er på 424.000 kr.

### **Risikovurdering og proces**

- De stedspecifikke udgifter, der står under overskriften 'lokalplankrav' er udtryk for en (worst case) kapitalisering af de forventede lokalplankrav i den nye lokalplan på baggrund af den hidtidige dialog med TMF.
- De 22 p-pladser er krav, der udspringer af Kommuneplan 19. Det forventes at kravet kan forhandles længere ned med baggrund i en faktisk behovsanalyse.

- Skalakravene er kapitaliseret ud fra et krav om, at institutionen skal tilpasses det omkringliggende villakvarter, snarere end de to naboinstitutioner.
- ByK er i dialog med Center for Byudvikling om ovenstående og det forventes at kravene kan bringes længere ned efterhånden som den praktiske løsning bliver tegnet frem. I så fald tilbageføres midler til kassen.

### Bevillingstekniske oplysninger

**Table 3 - Anlægsprojekter i ByK-regi:**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift (I/U)	2020	2021	2022	2023	2024	I alt	*
Anlægsudgift (BUF)	BUU	2070	U	250	3.564				3.814	*
Anlægsudgift (ByK) (hovedscenarie)	ØU	3160	U	37.609	75.218	12.536			125.363	*
KK-byggehonorar (ByK)	ØU	3161	U	1.839	1.635	613			4.087	*
KK-byggehonorar (BUF)	BUU	2070	U	96	160	64			320	*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>39.794</b>	<b>80.577</b>	<b>13.213</b>			<b>133.584</b>	*
Vedligehold	ØU	1112	U			424	424	424	1.272	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>						<b>424</b>	<b>424</b>	<b>424</b>	<b>1.272</b>	

\* Den årlige varige udgift på vedligehold udover budgetårene er på 424.000 kr.

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel og adresse

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)									
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	X	Amager Øst				Udenbys
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse		Amager Vest				
Adresse og matrikelnummer	Saxtorphsvej 11 2500 Valby								

#### Høring

Budgetnotatet har været i ejendomsfaglig høring.

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	x	
IT-projekt (KIT)		x



## **BU3 Anlægsbevilling til flytning af udflytterinstitution**

### **Baggrund**

Lille Lyngbyvej 11A i Skævinge er en ejendom ejet af Københavns Kommune, som huser udflytterinstitutionen "Vindsuset" på 2 grupper. Institutionen har opsamlingssted på Håbets Allé 5 i Brønshøj og blev etableret i 1996. Halvdelen af udflyttorejendommen anvendes ikke af institutionen og er tom og i forfald. Da der er tale om en beboelsesejendom med bopælspligt, kræver Hillerød Kommune, at ejendommen sættes i stand og anvendes.

Børne- og Ungdomsforvaltningen har besigtiget ejendommen, for at vurdere om bygningen ville kunne anvendes til en udvidelse af udflytterinstitutionen. Det vil være en dyr driftsløsning at etablere yderligere 2 gruppers udflytterinstitution og anlægsomkostningerne vil løbe op i ca. 10. mio. kr. Der er mulighed for at vælge en løsning, hvor man i stedet flytter den nuværende udflytterinstitution for 4 mio. kr. og samtidig udvider med 1 gruppe, hvor der er en mindre forøgelse af driftsomkostningerne. Alternativt kan udflytterinstitutionen omlægges til en ordinær institution, hvilket giver en besparelse på driften. Der skal træffes beslutning om håndtering af ovenstående udfordring.

### *Beslutning:*

- *Anlægsbevilling på 4 mio. kr. til flytning af udflytterinstitution*  
Der skal træffes beslutning om at afsætte 4 mio. kr. i anlægsmidler med tilhørende anlægsmåltal til at flytte og udvide udflytterinstitutionen Vindsuset til Nærum Gadekær 7. Ejendommen i Skævinge vil dermed stå til salg. Der vil være forøgede afledte varige årlige driftsudgifter til medarbejderkompensation på ca. 0,2 mio. kr.

### **Indhold**

Overordnet set skal der tages stilling til om der ønskes at vedligeholde udflytterinstitutionens status som udflytterinstitution eller om der ønskes at omlægge den til en ordinær daginstitution. Denne beslutning har økonomiske konsekvenser, der varierer i udgifter på anlæg og drift, hvor alternativet til nybyg er det billigste på både drift og anlæg.

### *Flytning af Vindsuset til Nærum Gadekær 7*

I dette scenarium flytter udflytterinstitutionen ind i et ledigt lejemål på Nærum Gadekær 7 i Nærum. Ejendommen er en tidligere institution under Socialforvaltningen, og den forventes at kunne rumme 3 gr. á 22 børn efter mindre ombygninger, hvilket betyder, at institutionen udvides med 16 børn, da de to nuværende grupper er på 25 børn hver. En forøgelse af institutionens kapacitet vil imødegå behovet for flere daginstitutionspladser i de kommende år.

### **Ressourcer**

Gyldenløvesgade 15  
1600 København V

EAN nummer  
5798009371201

Ejendommen indeholder et stort grundareal og parkområde, hvorfor der på et senere tidspunkt, hvis behovet opstår, muligvis kan skabes ekstra kapacitet. Den årlige lejeudgift vil være på ca. 300.000 kr., som er 50.000 kr. dyrere end lejeudgiften i den eksisterende udflytterinstitution. Da kørselsafstanden til Nærum Gadekær er ca. 15 km., modsat ca. 40 km til lille Lyngbyvej, vil der sandsynligvis være en besparelse på kørslen, som antages at gå op med den forøgede lejeudgift. Der kan ikke på nuværende tidspunkt anslås en pris for kørsel, da det bestemmes i udbud.

En udvidelse med 16 børn i en udflytterinstitution vil give en kompensation til institutionen på 0,2 mio. kr. pr. år., som finansieres af Børne- og Ungdomsforvaltningen. Anlægsudgifter ved renovering af den tidligere SOF-institution beløber sig til ca. 4 mio. kr.

#### **Alternativt til nybyg– omlægning af Vindsuset til ordinær institution**

Alternativt til at flytte udflytterinstitutionen, omlægges de 2 udflyttergrupper til ordinære børnehavergrupper. Der er på den korte bane ledig kapacitet i nødinstitutionen Kobbelvænget, beliggende i Energicenter Voldparken, som kan anvendes til de 2 grupper. Nødinstitutionen ligger ca. 2 km. fra det nuværende opsamlingssted på Håbets Allé.

Børne- og Ungdomsforvaltningen kan ikke på den lange bane undvære de 2 gruppers kapacitet i nødinstitutionen, hvorfor de skal reetableres. Løsningen på disse vil indgå i Arealplan for daginstitutioner. Den samlede årlige driftsbesparelse ved at vælge dette scenarium beløber sig til ca. 1,1 mio. kr. ift. den nuværende udgift, da der ikke er udgifter til kørsel og leje. Scenariet kræver ingen anlægsudgifter, da bygningen i forvejen er indrettet til daginstitution. Vælges dette scenarium, aftales det med institutionen, hvordan der sikres en bedst mulig overgang ifm. omlægningen.

I dette scenarium vil Nærum Gadekær 7 overgå til salgslisten, da der ikke er andre kommunale behov ejendommen kan imødekomme. Salgsprisen for ejendommen er 7,25 mio. kr.

#### **Konsekvensen ved ikke at vedtage forslaget**

Vedtages forslaget ikke vil udflytterinstitutionen blive nedlagt som følge af Hillerød Kommunes krav til anvendelse af ejendommen jf. boligreguleringsloven. Dette vil opjustere behovet for daginstitutioner på sigt i Brønshøj.

#### **Økonomi**

#### **Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Styrings- område	2020	2021	2022	2023	2024	I alt
Flytning af udflytterinstitution	Anlæg	4.000					4.000
<b>Udgifter i alt</b>		<b>4.000</b>					<b>4.000</b>

### Risikovurdering og proces

Det vurderes ikke, at der er væsentlige risici ift. myndighedsbehandlingen forbundet med forslaget, da bygningen på Nørum Gadekær før har været anvendt til døgninstitution og kommunen i øvrigt har daginstitutioner på samme matrikel.

### Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 2 – Hovedscenarie – flytning af udflytterinstitution til Nørum Gadekær 7**

Anlæg <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Udvalg	Bevilling	Indtægt/Udgift (I/U)	2020	2021	2022	2023	2024	I alt	*
Anlægsudgift	BUU	2070	U	4.000					4.000	*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>4.000</b>					<b>4.000</b>	*

### Øvrige tekniske oplysninger

#### Bydel og adresse

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)										
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave		Valby	Amager Øst			Udenbys		X
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum		Vanløse	Amager Vest					
Adresse og matrikelnummer	Nørum Gadekær 7, 2850 Nørum									

### Høring

Budgetnotatet har været i ejendomsfaglig høring.

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	x	
IT-projekt (KIT)		x



## ØKI 9 Cover – Sikker By-pakken

### Baggrund

Sikker By pakken består af de bevillingsudløb i 2020 på Sikker Bys område, som forvaltningerne ønsker at videreføre.

Sikker By-pakken er bestilt af Økonomiudvalget d. 13. august 2019.

### Indhold

I tabel 1 ses en oversigt over bevillingsudløb i Sikker By pakken. For hvert budgetønske henvises til de relaterede budgetnotater samt udvalgte resultater for indsatserne i 2018. Resultaterne stammer fra Sikker By Effektopfølgning 2019, som blev forelagt Økonomiudvalget d. 13. august 2019.

**Tabel 1 – Bevillingsudløb i Sikker By pakken**

Udvalg	Beskrivelse	Udvalgte resultater i 2018	2020	2021	2022	2023	Budgetnotat nr.
ØU	Sikker By akutpulje, anlæg	Der er pr. 16. sep. 2019 udmøntet 100 t. kr. i driftsmidler fra akutpuljen 2019 til ekstra klub- og gadeplansindsatser ifm. Rasmus Paludans demonstrationer fra d. 14. april til 7. juni 2019.	500	0	0	0	ØK20
ØU	Sikker By akutpulje, drift		300	0	0	0	ØK20
ØU	Sikker By tryghedsundersøgelse	Tryghedsundersøgelsen er gennemført årligt siden 2009 og viser udviklingen i københavnernes oplevede tryghed og borgervendt kriminalitet.	500	500	500	500	ØK21
SUD	Exitprogrammet	For deltagerne i indsatsen er der sket en reduktion på 52,9 % i andelen, som bliver sigtet for ny alvorlig eller personfarlig kriminalitet et år efter indsatsen. Ligeledes er 49 % tilknyttet ordinær uddannelse/beskæftigelse eller en uddannelses- og/eller beskæftigelsesrettet aktivitet tre måneder efter indsatsen.	4.399	4.399	7.859	7.859	SO64
SUD	18+ center Voldparken	Crossroads og Voldparken har i 2018 haft hhv. 74 og 87 unikke brugere samt i gennemsnit pr. måned afholdt hhv. 13 og 14 pædagogiske aktiviteter, udført hhv. 21 og 33 rådgivninger og foretaget hhv. 5 og 9 brobygninger.	3.250	3.250	3.250	3.250	SO78
SUD	18+ center Crossroads		3.540	3.540	3.540	3.540	SO65

Udvalg	Beskrivelse	Udvalgte resultater i 2018	2020	2021	2022	2023	Budget-notat nr.
TMU	Green Teams	Indsatsen driver 12 Green Teams, som hovedsageligt er selvkørende. Derudover er der i 2018 afholdt 2 arrangementer, blevet ansat 15 i fritidsjobs og to i vikariat/løntilskud	3.348	3.348	3.348	3.348	TM17
BIU SUD BUF	Indsats mod radikaliserings og ekstremisme	Indsatsen har i 2018 bl.a. håndteret 52 bekymringshenvendelser, haft 11 borgere i en-til-en-forløb, understøttet moskeerne i etablering af et netværk og afholdt opkvalificeringsdage for boligsociale medarbejdere, lærere på friskoler og professionelle i psykiatrien.	4.311	4.311	4.311	4.311	BI40
<b>I alt</b>			<b>20.248</b>	<b>19.348</b>	<b>22.908</b>	<b>22.808</b>	





## ØK20 Sikker By akutpuljer

### Baggrund

Sikker By er en indsats under Økonomiforvaltningen. Der er afsat akutpuljer på henholdsvis drift og anlæg til Sikker By, som anvendes til hurtigt at afhjælpe akutte hændelser med uro i København. Anlægspuljerne kan derudover anvendes til tv-overvågning, hvor det vurderes særligt nødvendigt, for at forebygge kriminalitet og øge trygheden.

Med dette budgetnotat forud for budgetaftalen for 2020 ønskes der 300 t. kr. til Sikker Bys driftspulje og 500 t. kr. til Sikker Bys anlægspulje. Budgetønsket er et bevillingsudløb.

### Indhold

Sikker Bys akutpuljer kan anvendes til særlige, akutte indsatser med et kriminalpræventivt eller tryghedsskabende formål. Anlægspuljen kan derudover udmøntes til etablering af tv-overvågning af offentlige arealer ved kommunale institutioner, almennyttige boligselskaber samt foreninger og organisationer, hvor der er et akut behov for at øge trygheden og nedbringe kriminaliteten (jf. lov om tv-overvågning § 2a). Københavns Politi vurderer i hvert tilfælde det konkrete formål.

For at styrke handleparatheden anbefales det, at en mindre del af driftspuljen (100 t. kr.) kan anvendes uden Økonomiudvalgets godkendelse, og i stedet via godkendelse i Sikker By styregruppen, hvor alle kommunens forvaltninger, SSP og Københavns Politi er repræsenteret. Den resterende del af driftspuljen udmøntes på baggrund af Økonomiudvalgets godkendelse. Anlægspuljen udmøntes med en godkendelse af Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen.

### Økonomi

Evt. overskydende midler fra akutpuljerne i 2019 vil kunne overføres til finansiering i 2020.

**Tabel 1 – Oversigt over Sikker By akutpuljer**

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Styrings- område	2020
Akutpulje – drift	Service	300
Akutpulje – anlæg	Anlæg	500
<b>Udgifter i alt</b>		<b>800</b>

### Risikovurdering og proces

Der vurderes ikke at være en risiko forbundet med at tildele midlerne. Såfremt midlerne ikke bliver brugt i 2020, kan de overføres til 2021.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Table 2 – Økonomisk oversigt over Sikker By akutupljer**

<i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	<b>Udvalg</b>	<b>Bevilling</b>	<b>Indtægt/ Udgift</b>	<b>2020</b>	<b>I alt</b>
Akutuplje – drift	ØU	ØKF, service	U	300	<b>300</b>
Akutuplje – anlæg	ØU	ØKF, anlæg	U	500	<b>500</b>
<b>Udgifter i alt</b>				<b>800</b>	<b>800</b>

### Bydele

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

### Tidligere afsatte midler

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Budgetaftale 2015 – service	2.700				
Budgetaftale 2015 – anlæg	1.500				
Budgetaftale 2016 – service		2.000			
Budgetaftale 2016 – anlæg		500			
Budgetaftale 2017 – service			300		
Budgetaftale 2017 – anlæg			500		
Budgetaftale 2018 – service				300	300
Budgetaftale 2018 – anlæg				500	500
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>4.200</b>	<b>2.500</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>800</b>



## ØK25 Busterminal ved Dybbølsbro Station

### Baggrund

I de senere år har der været en kraftig vækst i antallet af fjernbuspassagerer til og fra København. I dag holder fjernbusserne på tre forskellige lokaliteter i København – Ingerslevsgade ved DGI-byen, holdepladser ved Bernstorffsgade og holdepladser ved Valby St. – hvor forholdene er utidssvarende.

Et centralt element i at etablere en busterminal til fjernbusser er at få samlet dem i og omkring København på én lokalitet. Transport-, Bygnings- og Boligstyrelsens analyse fra 2017 viste, at en busterminal i København ved Dybbølsbro Station vurderes særligt attraktivt bl.a. på grund af nærhed til S-togsstation.

I Overførselssagen 2017-2018 blev der afsat 1 mio. kr. til en fase 2-undersøgelse og VVM-screening af en fjernbusterminal ved Dybbølsbro Station. Undersøgelsen er afsluttet, og der kan tages stilling til Københavns Kommunes eventuelle medfinansiering af en busterminal til fjernbusser ved Dybbølsbro Station.

Busterminalen kan etableres med Vejdirektoratet som bygherre. Efter anlæg overdrages terminalen til Københavns Kommune som ejer, der efterfølgende drifter terminalen gennem trafikskabet Movia. Københavns Kommune vil være ansvarlig for at finansiere eventuelle årlige driftsunderskud.

### Indhold

Fase 2-undersøgelsen konkretiserer dimensionerne af en busterminal efter et forventet 2030-scenarie. Den beskriver, at terminalen skal kunne servicere ca. 195 busser, som kører til og fra København, på et hverdagsdøgn. Den indebærer også, at der anlægges 15 busholdepladser, hvoraf 12 stk. er til 15-meter busser og tre stk. er til 18-meter busser. Hertil etableres ”Kys & Kør”, taxaholdepladser og op til 200 cykelparkeringspladser, en elevator til Dybbølsbro, samt handicapparkeringsplads. Desuden vil der blive anlagt en terminalbygning med ventefaciliteter, toilet og mulighed for en kiosk.

I fase 2-undersøgelsen er tre modeller belyst. Model 1 og 2 er undersøgt på fase 2-niveau, mens der i det afsluttende arbejde er tilkommet en model 3, som er mere overordnet undersøgt. Der er foretaget en trafiksikkerhedsrevision og en tilgængelighedsrevision på trin 2 for alle tre modeller. Revisionerne har ført til tilpasninger af modellerne, således at trafiksikkerheden og tilgængeligheden er blevet forbedret.

Modellerne fremgår af nedenstående illustrationer. De tre forslag til busterminal har samme funktioner og indhold, men er forskelligt indrettet i forhold til fortovs- og gangareal og busafvikling. I model 1 vil busserne køre direkte ud fra deres holdeplads. I model 2 og 3 skal busserne bakke ud fra deres holdeplads. Hertil er ind- og udkørsel i model 3 spejlvendt i forhold til model 1 og 2.

### Model 1



Indkørsel ved trafikkkrydset Arni Magnussons Gade/Carsten Niebuhrs Gade. Fortovs- og gangareal er lagt ind i terminalen og forbinder busperronerne. Busser passerer fortov- og gangarealet, når de forlader terminalen.

### Model 2



Indkørsel ved trafikkkrydset Arni Magnussons Gade/Carsten Niebuhrs Gade. Fortovs- og gangareal er lagt sammen langs Carsten Niebuhrs Gade. Busser bakker ud af perroner, før de forlader terminalen.

### Model 3 (Nyt forslag)



Terminalen er spejlvendt i forhold til model 2, idet indkørsel sker i modsatte ende og udkørsel sker ved trafikkkrydset Arni Magnussons Gade/Carsten Niebuhrs Gade. Fortovs- og gangareal er lagt sammen langs Carsten Niebuhrs Gade. Busser bakker ud af perroner, før de forlader terminalen.

Vejdirektoratet vurderer, at model 2 og 3 indeholder flere positive aspekter i forhold til, hvad en busterminal skal kunne, herunder et større venteareal til passagererne, god tilgængelighed for personer med særlige behov, god sammenhæng med omgivelserne, bedre trafiksikkerhed i forbindelse med ud- og indkørsel til Carsten Niebuhrs Gade.

Trafikselskabet Movia har på vegne af Københavns Kommune haft dialog med branchen vedrørende en busterminal til fjernbusser ved Dybbølsbro Station. Branchen er meget positiv overfor etablering af en busterminal ved Dybbølsbro Station.

Branchen har desuden tilkendegivet, at den er opmærksom på, at forskellige hensyn i forhold til brugervenlighed og tilgængelighed for buspassagererne taler for, at busterminalen indrettes, så busserne skal bakke ud fra perronerne, jf. model 2 og 3. Der er risiko for, at fodgængere bevæger sig om bag en bakkende bus. Risikoen kan ikke fjernes helt, men vurderes at være minimal og kan reduceres med nogle tiltag som fx beplantning, hegn, opstilling af bænke og affaldsspande.

Teknik- og Miljøforvaltningen har vurderet, at der skal udarbejdes ny lokalplan/lokalplantillæg ift. model 1, da fortov langs Carsten Niebuhrs Gade lægges ind i terminalområdet og dermed vil fungere som gangareal. Der er ikke krav om lokalplan/lokalplantillæg ved model 2 og model 3, da fortov ligger op til og langs Carsten Niebuhrs Gade.

Det forventes at cirka 195 fjernbusser dagligt vil benytte busterminalen i år 2030, hvilket betyder, at støjgrænserne overskrides, og der vil være krav om afværgeforanstaltninger i form af fx en støjskærm mellem terminalen og Carsten Niebuhrs Gade. En støjskærm vil fordyre anlægsprisen væsentligt og vil udgøre en fysisk barriere i byrummet.

Hvis Københavns Kommune og Staten i 2019 beslutter at anlægge en busterminal ved Dybbølsbro Station, og afsætter den nødvendige finansiering, kan myndighedsbehandling, projektering og udbud gennemføres frem til januar 2021, hvorefter anlægsarbejdet kan påbegyndes og terminalen forventeligt kan ibrugtages medio i 2022.

En beslutning i Københavns Kommune om medfinansiering af etablering af en busterminal forudsætter en tilsvarende beslutning om statslig medfinansiering af minimum 50 pct. af anlægsprisen.

### Økonomi

Fase 2-undersøgelsen viser, at de tre modeller for en busterminal kan etableres for ca. 75,8 mio. kr. inkl. 20 pct. korrektionstillæg. I en tidligere vurdering var prisen estimeret til 68 mio. kr. inkl. 50 pct. korrektionstillæg. Merudgiften skyldes primært, at der er indarbejdet budget til støjafskærmning.

Staten og Københavns Kommune forudsættes hver at medfinansiere 50 pct. af en busterminal til fjernbusser ved Dybbølsbro Station, svarende til 37,9 mio. kr. Staten er bygherre og efter etablering overdrages terminalen til Københavns Kommune, som fremadrettet ejer. Terminalen driftes af Københavns Kommune gennem trafikkselskabet Movia.

Da byggeretter ift. en mindre del af området, der skal bruges til en busterminal, er disponeret, vil der være behov for enten at indgå aftale med de øvrige bygherrer i området (IKEA og Kaktushusene) alternativt ved ekspropriation. Udgiften til evt. ekspropriation er indregnet i prisen på 75,8 mio. kr.

Udgifter og indtægter til drift af busterminalen skal hvile i sig selv, men der er risiko for, at udsving i det årlige antal busser, der anvender terminalen, vil resultere i driftsunderskud. Det forslås derfor, at der afsættes 0,9 mio. kr. i perioden 2022-2024 og varigt 0,1 mio. kr. fra 2025 som en buffer til at håndtere eventuelle driftsunderskud på busterminalen.

Movia skal stå for driften af fjernbusterminalen. På nuværende tidspunkt indeholder driftsøkonomien dog ikke udgifter til vintertjeneste. Det skal derfor afklares nærmere, om det er Movia eller Københavns Kommune der vil have udgifter til vintertjeneste. Såfremt det er Københavns Kommune, som skal stå

for vintertjenesten, skal der afsættes midler til dette i kommende budgetforhandlinger.

**Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Service/ anlæg	2020	2021	2022	2023	I alt
Fjernbusterminal ved Dybbølsbro Station	Anlæg	2.000	17.950	17.950	0	<b>37.900</b>
Buffer til håndtering af eventuelle driftsunderskud (terminalen driftes af Movia)*	Service	0	0	900	900	<b>1.800</b>
<b>Udgifter i alt</b>		<b>2.000</b>	<b>17.950</b>	<b>18.850</b>	<b>900</b>	<b>39.700</b>

\*Det foreslås at der afsættes 0,9 mio. kr. i 2024 samt 0,1 mio. kr. i 2025 og frem til en bufferpulje til eventuelle driftsunderskud i Movias drift af busterminalen.

### Risikovurdering

Busmarkedet er i vækst og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, at i 2030 kan ca. 2,2 mio. passagerer forventes at køre med fjernbus til og fra København årligt. Det svarer til ca. 6.000 daglige buspassagerer i København. Driften af terminalen forudsættes at kunne hvile i sig selv, på baggrund af brugerbetaling fra busserne. Afhængigt af den årlige vækst i markedet, vil der være behov for, at Københavns Kommune finansierer evt. underskud i driften af terminalen, indtil den økonomisk kan hvile i sig selv.

Anlægsstart i 2021 forudsætter, at Banedanmark har færdiggjort arbejde på banelegemet ved siden af arealet til busterminalen, ligesom myndighedsarbejdet er afsluttet.

## Bevillingstekniske oplysninger

Da byggeretter ift. en mindre del af området, der skal bruges til en busterminal, er disponeret, vil der være behov for enten at indgå aftale med de øvrige bygherrer i området (IKEA og Kaktushusene) alternativt ved ekspropriation. Kan der ikke indgås frivillig aftale vil der være behov for at foretage ekspropriation.

**Tabel 2 - Øvrige anlægsprojekter**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift	2020	2021	2022	2023	I alt	*
Fjernbusterminal ved Dybbølsbro Station	ØU	ØKF, anlæg	U	2.000	17.950	17.950	0	37.900	*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>				<b>2.000</b>	<b>17.950</b>	<b>17.950</b>	<b>0</b>	<b>37.900</b>	
Buffer til håndtering af eventuelle driftsunderskud *	ØU	ØKF, service	U	0	0	900	900	1.800	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>900</b>	<b>900</b>	<b>1.800</b>	

\*Det foreslås, at der afsættes 0,9 mio. kr. i 2024 samt 0,1 mio. kr. i 2025 og frem til en bufferpulje til eventuelle driftsunderskud i Movias drift af busterminalen.

## Bydel og adresse

Bydækkende: <input type="checkbox"/>											
Bispebjerg	<input type="checkbox"/>	Indre by	<input type="checkbox"/>	Vesterbro/Kgs. Enghave	<input checked="" type="checkbox"/>	Valby	<input type="checkbox"/>	Amager Øst	<input type="checkbox"/>	Udenbys	<input type="checkbox"/>
Nørrebro	<input type="checkbox"/>	Østerbro	<input type="checkbox"/>	Brønshøj/Husum	<input type="checkbox"/>	Vanløse	<input type="checkbox"/>	Amager Vest	<input type="checkbox"/>		
Adresse og matrikelnummer		Carsten Niebuhrs Gade									

## Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2018
Overførelssagen 2017-2018 (kommunalt bidrag til fase 2-undersøgelse)	1.000
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>1.000</b>



## **KF81 Brobold (inklusive Hans Tavsens Park), anlægsbevilling**

### **Baggrund**

De københavnske fodboldklubber er udfordret af mangel på fodboldbaner. De efterspørger mere banekapacitet, som kan gøre det muligt at optage flere børn og unge i foreningslivet – særligt i de udsatte byområder. Tre store fodboldklubber Nørrebro United, Boldklubben Skjold og Boldklubben Vestia, har derfor foreslået, at en række små aktivitetsarealer i byens rum opgraderes, så de også egner sig til organiseret fodboldtræning.

Borgerrepræsentationen afsatte i Overførselssagen 2018/2019 i alt 0,5 mio. kr. til screening af en bruttoliste med 23 arealer for at afdække, hvilke arealer der både er attraktive og realiserbare. Den 22. august 2019 henviste Kultur- og Fritidsudvalget sagen til forhandlingerne om Budget 2020.

Sideløbende er der arbejdet med at afdække muligheden for at indarbejde en 5-mands kunstgræsbane i en kommende omdannelse af Hans Tavsens Park, som indgår i kommunens plan for skybrudssikring af København. Med dette budgetnotat inkluderes banen i Hans Tavsens Park i Broboldprojektet. Budgetønsket er henvist af Socialdemokratiet til forhandlingerne om budget 2020.



### **Indhold**

Forslaget indeholder en anlægsbevilling på i alt 9,6 mio. kr. til omdannelse af syv aktivitetsarealer og etablering af en 5-mands kunstgræsbane i Hans Tavsens Park. Heraf udgør udgiften for kunstgræsbanen i Hans Tavsens Park 2,1 mio. kr., som skal ses i sammenhæng med de allerede afsatte midler til skybruds- og byrumsprojektet. Banen koster dermed samlet set 3,5 mio. kr., hvoraf de 1,4 mio. kr. allerede er indeholdt i det bevilgede projekt og hermed omdisponeres. Kunstgræsbanen erstatter arealmæssigt den planlagte multibane, men den endelige placering fastlægges i den videre projektering under hensyntagen til driftshensyn, støj, nærhed til beboelse mv. Boldbanen vil blive indarbejdet i tæt dialog med gruppen af borgere, som følger projektet.

Der er således alene tale om en omdisponering af den belagte overflade i projektet, og kunstgræsbanen medfører ikke mindre grønt areal i parken.

Der er varige afledte driftsudgifter på 1,1 mio. kr. årligt fra 2023, hvor alle banerne vil være etableret. Forslaget indeholder også en bevilling på 1,0 mio. kr. til fondsmoms i 2020 med afsæt i en fondsansøgning på 6 mio. kr. Der er en igangværende tæt fonsdialog om medfinansiering af Broboldprojektet, og kommunal medfinansiering er en forudsætning for



fondsfinansieringen. Supplerende indeholder forslaget en servicebevilling på 0,5 mio. kr. i 2020 til screening af flere aktivitetsarealer.

København er i 2020 vært for tre puljekampe og en ottendedelsfinale i forbindelse med Europamesterskabet i herrefodbold 2020, som afvikles i perioden 12. juni – 12. juli 2020. Det er forventningen, at nogle af boldbanerne indeholdt i dette budgetnotat, står færdig til Europamesterskabet, og hvis der afsættes anlægsmidler i Budget 2020, kan Broboldprojektet understøtte Borgerrepræsentationens målsætninger om, at eventen sætter et blivende, positivt aftryk på byens fritidsliv og medvirker til at udvikle københavnsk fodbold på forenings- og facilitetssiden.

I første omgang er der udpeget syv aktivitetsarealer, hvor opgradering af arealet både er attraktivt for fodboldklubberne og realiserbart indenfor kort tidshorisont: Kildevældsparken, Østre Anlæg, Wesselsgade, Thorsparken, Bavnehøj Skole, Skydebanehaven og DGI-byen.

Det vurderes realistisk at få dispensation fra fredninger i Kildevældsparken, Østre Anlæg og Skydebanehaven, fordi der er tale om en simpel forbedring af eksisterende aktivitetsareal. I DGI-byen forudsætter projektet en dispensation fra lokalplanen vedrørende materialet på bygningens overflade. Med undtagelse af DGI-Byen administreres og driftes alle arealerne af Københavns Kommune.

Opgraderingen af aktivitetsarealerne indebærer udskiftning af underlag til multianvendeligt kunstgræs, etablering af lys samt forbedring af opholds- og opbevaringsmulighederne.

### *Gevinster*

Fodbold er en populær aktivitet for børn og unge på tværs af køn og social baggrund. Ved at opgradere små aktivitetsarealer i byens rum øges banekapaciteten. Det vil betyde, at der skabes plads til nogle af de mange børn, som klubberne ikke kan optage på grund af for få fodboldbaner i deres lokalområde. Nørrebro United oplyser, at de har ca. 400 børn på venteliste. BK Skjold og BK Vestia oplyser, at de ikke opererer systematisk med ventelister, men at de i stedet afviser eller henviser mange børn til andre klubber eller aktiviteter for at undgå bristede forventninger.

Klubberne vurderer, at hver Brobold bane i gennemsnit kan rumme træning af ca. 20 mindre børn. Hvis klubberne kan benytte banerne 4 gange ugentligt, og der anlægges i alt 8 baner inkl. Hans Tavsens Park, svarer det til i størrelsesordenen 640 aktive børn/uge. Enkelte steder er potentialet endnu større, hvis der samarbejdes med institutioner og åbnes op for flere træningstider for fx ældre motionister.

Når foreningsfodbolden flyttes ud i byrummet, bliver den mere synlig og tilgængelig for børnene i banens lokalområde. Dette kan gøre det muligt for klubberne at inkludere børn, som i dag har svært ved selv at finde vej til foreningsidrætten.

Banen i Hans Tavsens Park, vil på lige fod med broboldbanerne på Nørrebro, blive et attraktivt træningssted for Nørrebro United.

Opgraderingerne af aktivitetsarealerne vil også være til gavn for de mange selvorganiserede fodboldspillere og lokale børn og unge. Omdannelsen af underlaget til multianvendeligt

kunstgræs gør arealerne mere attraktive for en bred vifte af idrætsaktiviteter og børneleg - både i gummisko og fodboldstøvler. Udnyttelsesgraden og gevinsten vil være særlig stor på de bemandede legepladser og Bavnehøj Skole, hvor der opholder sig mange børn i dagtimerne.

#### *Samspil mellem organiseret og selvorganiseret brug*

En forudsætning for at projekt Brobold og brugen af byrumsbaner skal lykkes er, at der kan reserveres tid til den organiserede fodboldtræning. Byrumsarealerne har tidligere været forbeholdt selvorganiseret brug. Udgangspunktet for det videre arbejde er, at der fremover skal arbejdes med et balanceret hensyn til både de organiserede og selvorganiserede brugere. Forud for igangsættelse af anlægsprojekterne skal der træffes politisk beslutning om både bookingmuligheder og brugstid for de organiserede brugere på de kommende byrumsbaner. Dette med blik for både at mindske eventuelle støjgener for banernes naboer og samtidig sikre bedst mulige vilkår for foreningsfodbold på banerne.

#### *Anlæg med omtanke*

Afsættes der anlægsmidler, skal hvert projekt videreudvikles i samarbejde med fodboldklubberne, relevante fagforvaltninger, Lokaludvalg og lokale aktører, herunder naboer. Projekterne skal udvikles med blik for områdernes helhed og bynaturen.

I den videre proces hentes blandt andet inspiration fra Nørrebro Uniteds sideløbende, fondsstøttede projekt om byrumsbaner på Nørrebro.

Kultur- og Fritidsudvalget besluttede den 25. januar 2018, at der i forbindelse med etablering af kommende kunstgræsbaner skal arbejdes på, at nye kunstgræsbaner gøres så bæredygtige som muligt. I økonomien er indregnet bæredygtige løsninger, blandt andet i form af slidstærkt non-infill kunstgræs og krav om genanvendeligt materiale.

#### *Flere aktivitetsarealer i spil*

Hvis man vil muliggøre omdannelse af flere af de i alt 23 foreslåede anlægsprojekter, skal der afsættes midler til at fortsætte screeningen af arealerne. Særligt arealerne på ikke-kommunal grund kræver yderligere dialog med relevante interessenter. Københavns Kommune har rettet henvendelse til den almene boligsektor, og der er indledt en positiv dialog om mulighederne for en fælles udvikling af fodboldbaner på deres arealer.

#### **Alternativt scenarie til nybyg**

Et alternativt scenarie til projektet er at undlade opgradering af arealerne, hvorved de forbliver dårligt udnyttet og ikke medvirker til at understøtte foreningslivet. For Hans Tavsens Park gælder, at parkarealet i stedet forventes omdannet til en asfalteret multibane.

#### **Forventet adfærdsmæssig effekt og opfølgning**

Projektet forventes at medvirke til, at flere børn og unge bliver foreningsaktive, fordi fodboldklubberne får mulighed for at tilbyde træning for mange flere børn.

Det forventes, at opgradering af arealer vil medvirke til øget anvendelse både blandt organiserede fodboldspillere, institutioner og lokale børn og unge uden foreningstilknytning.

**Tabel 2 – Oversigt over målsætning for adfærdseffekter og evaluering i budgetønsket**

Målgruppe	Indsats	Målsætning	Evaluering af indsatsen
Børn	Opgradering af aktivitetsarealer i byrummet	Flere børn i foreningslivet. Øget anvendelse af aktivitetsarealer	Evaluering af projektet i samarbejde med fodboldklubberne

### Økonomi

Forslaget indeholder en anlægsbevilling på i alt 9,6 mio. kr. til omdannelse af syv aktivitetsarealer og etablering af en 5-mands kunstgræsbane i Hans Tavsens Park.

Der er afledte driftsudgifter på 1,1 mio. kr. årligt fra 2023, hvor alle banerne vil være etableret. Forslaget indeholder også en bevilling på 1 mio. kr. til fondsmoms i 2020 med afsæt i en fondsansøgning på 6 mio. kr. Der er en igangværende tæt fonsdialog om medfinansiering af projektet og kommunal medfinansiering er en forudsætning for fondsfinansieringen. Supplerende indeholder forslaget en servicebevilling på 0,5 mio. kr. i 2020 til screening af flere aktivitetsarealer.

Anlægsbevillingen samles i en pulje, som udmøntes af Kultur- og Fritidsudvalget med mulighed for at forskyde midler mellem projekterne. De enkelte anlægsprojekter skal behandles i KFU og forelægges de relevante fagudvalg forud for en igangsættelse i enten Teknik- og Miljøforvaltningen eller Økonomiforvaltningen/Byggeri København. I estimaterne af anlægsudgift er indregnet midler til anlæg, projektering og administrationshonorar.

Der er en igangværende tæt fonsdialog om medfinansiering af projektet på ca. 6 mio. kr. Der forventes først svar på fondsansøgningen efter budgetforhandlingerne. Kommunal medfinansiering er en forudsætning for fondsfinansiering. Fonden søges om både anlægs- og aktivitetsmidler for at styrke både de fysiske rammer om klublivet på pladserne samt klubbernes indsats med at igangsætte nye aktiviteter på banerne og rekruttere nye målgrupper.

Der er afledte årlige driftsudgifter på 130-200 t. kr. pr. bane. Midlerne skal primært anvendes til øget vedligehold af banens underlag, belysning samt renhold forårsaget af ekstra anvendelse af banerne. Driftsmidler overføres i udgangspunktet til Teknik- og Miljøforvaltningen i forbindelse med udmøntning af anlægsmidler til projekter på arealer administreret af forvaltningen.

Forslaget indeholder derudover en screeningsbevilling på 0,5 mio. kr. i 2020 på service til det videre arbejde med at undersøge, hvilke og hvordan endnu flere aktivitetsarealer kan opgraderes, så de også egner sig til foreningsfodbold.

Bevillingen til fondsmoms tilgår kassen såfremt fondsfinansieringen ikke opnås.

**Tabel 3 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder**

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2020 p/l)	Styrings- område	Kategorisering af anlægsønsker*	2020	2021	2022	2023	I alt
Kildevældsparken – anlæg	Anlæg	7. Øvrig	1.000				<b>1.000</b>
Kildevældsparken – drift	Service	-	65	130	130	130	<b>455</b>
Østre Anlæg – anlæg	Anlæg	7. Øvrig	600				<b>600</b>
Østre Anlæg – drift	Service	-	65	130	130	130	<b>455</b>
Wesselsgade – anlæg	Anlæg	7. Øvrig	300				<b>300</b>
Wesselsgade – drift	Service	-	65	130	130	130	<b>455</b>
Thorsparken – anlæg	Anlæg	7. Øvrig	400				<b>400</b>
Thorsparken – drift	Service	-	65	130	130	130	<b>455</b>
Bavnehøj Skole – anlæg	Anlæg	7. Øvrig	2.400				<b>2.400</b>
Bavnehøj Skole – drift	Service	-	100	200	200	200	<b>700</b>
Skydebanehaven – anlæg	Anlæg	7. Øvrig	700				<b>700</b>
Skydebanehaven – drift	Service	-	65	130	130	130	<b>455</b>
DGI-byen	Anlæg	7. Øvrig	2.100				<b>2.100</b>
Hans Tavsens Park – anlæg	Anlæg	7. Øvrig			1.000	1.100	<b>2.100</b>
Hans Tavsens Park - drift	Service					200	<b>200</b>
Fondsmoms	Finansposter		1.035				<b>1.035</b>
Screening af flere arealer	Service	-	500				<b>500</b>
Indtægtsbevilling fondsfinansiering aktiviteter	Service		-3.900				<b>-3.900</b>
Udgiftsbevilling fondsfinansiering aktiviteter	Service		3.900				<b>3.900</b>
Indtægtsbevilling fondsfinansiering faciliteter brobold	Anlæg	7. Øvrig	-2.000				<b>-2.000</b>
Udgiftsbevilling fondsfinansiering faciliteter brobold	Anlæg	7. Øvrig	2.000				<b>2.000</b>
<b>Udgifter i alt</b>			<b>9.460</b>	<b>850</b>	<b>1.850</b>	<b>2.150</b>	<b>14.310</b>

### Risikovurdering og proces

Der sigtes mod ibrugtagning af nogle af banerne i sommeren 2020, så de kan anvendes under EM2020. Hvert anlægsprojekt skal detailplanlægges i samarbejde med lokale interessenter og brugere forud for en behandling i de relevante udvalg. Afhængig af projektets kompleksitet og politiske beslutninger kan der være risiko for en justeret tidsplan. Evt. krav om en fuld VVM-redegørelse (Vurdering af virkning for miljøet) vil medføre, at færre baner kan realiseres indenfor en kort tidshorisont med de estimerede anlægsmidler.

Der har ikke været en forudgående planlægningsfase, hvilket medfører en usikkerhed i estimering af anlægs- og driftsøkonomien. Såfremt et projekt ikke kan realiseres inden for den afsatte økonomi, kan projektet nedskalles med fravalg af enkelte delelementer.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Tabel 4 – Udgifter til service, overførsler eller finansposter:**

(1.000 kr. – 2020 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/Udgift (I/U)	2020	2021	2022	2023	I alt
Finansiering af fondsmoms	ØU	Finanspost	U	1.035				<b>1.035</b>
Screening af flere arealer	KFU	1060	U	500				<b>500</b>
Indtægtsbevilling fondsfinansiering aktiviteter	KFU	1060	I	-3.900				<b>-3.900</b>
Udgiftsbevilling fondsfinansiering aktiviteter	KFU	1060	U	3.900				<b>3.900</b>
<b>Udgifter i alt</b>				<b>1.535</b>				<b>1.535</b>

**Tabel 5 - Øvrige anlægsprojekter:**

Anlæg (1.000 kr. – 2020 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/Udgift (I/U)	2020	2021	2022	2023	I alt	*
Kildevældsparken	KFU	2060	U	1.000				<b>1.000</b>	
Østre Anlæg	KFU	2060	U	600				<b>600</b>	
Wesselsgade	KFU	2060	U	300				<b>300</b>	
Thorsparken	KFU	2060	U	400				<b>400</b>	
Bavnehøj Skole	KFU	2060	U	2.400				<b>2.400</b>	
Skydebanehaven	KFU	2060	U	700				<b>700</b>	
DGI-byen	KFU	2060	U	2.100				<b>2.100</b>	
Indtægtsbevilling fondsfinansiering faciliteter brobold	KFU	2060	U	-2.000				<b>-2.000</b>	
Udgiftsbevilling fondsfinansiering faciliteter brobold	KFU	2060	U	2.000				<b>2.000</b>	
Hans Tavsens Park	KFU	2060	U			1.000	1.100	<b>2.100</b>	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	KFU	2060	U	<b>7.500</b>		<b>1.000</b>	<b>1.100</b>	<b>9.600</b>	
Afledt driftø	KFU	1060	U	425	850	850	1.050	3.175	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>425</b>	<b>850</b>	<b>850</b>	<b>1.050</b>	<b>3.175</b>	

## Øvrige tekniske oplysninger

### Bydel og adresse

#### Bydele

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)											
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/kgs. Enghave	X	Valby		Amager Øst		Udenbys	
Nørrebro	X	Østerbro	X	Brønshøj/Husum		Vanløse		Amager Vest			
Adresse og matrikelnummer	Kildevældsparken – 5052, Østre Anlæg – 991, Wesselsgade 12 – 5994, Thorsparken – 6136, 6137, Natalie Zahles Vej 9 – 1810, Absalonsgade 12 – 1580, Staldgade – 1659, Hans Tavsens Park - 3835										

#### Høring

Budgetnotatet har været i ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID, TMF og i Ejendomsdrift & Service i KFF.

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	x	
IT-projekt (KIT)		X

#### Tidligere afsatte midler

Borgerrepræsentationen afsatte i Overførselssagen 2018/2019 i alt 0,5 mio. kr. til screening af bruttoliste med forslag til nye byrumsbaner.

(1.000 kr., løbende p/l)	2019
Overførselssagen 2018-19	500
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>500</b>



## ØK37 Bebyggelse udover bibliotek på Toftegårds Plads

### Baggrund

Med Budget 2019 blev det besluttet, at der skal udarbejdes en helhedsplan for Toftegårds Plads med placering af nyt Valby Bibliotek, på baggrund af at der blev afsat anlægsmidler til biblioteket. Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen har vurderet, at yderligere bebyggelse på Toftegårds Plads kan være med til at skabe en velfungerende byrumsmæssig ramme for pladsen, bedre støjdemning af pladsen, synergi med kulturfunktionerne samt bidrage til bylivet på pladsen.

Derfor er der i parallelopdraget for helhedsplan for Toftegårds Plads indarbejdet op til 2.500 m<sup>2</sup> etageareal til ungdoms-, ældre- eller plejeboliger samt op til 1.000 m<sup>2</sup> til en Bygning X til kultur, fritid eller sundhed. Gennem parallelopdraget er der fundet et vinderforslag, som disponerer bibliotek, byrum, boliger og en Bygning X på Toftegårds Plads. Forudsætninger for yderligere bebyggelse på pladsen vil være politisk godkendelse af helhedsplan og efterfølgende lokalplan.

Vinderforslaget er en helhedsplan med et nyt bibliotek i en etage mod Vigerslev Allé og en boligbebyggelse/Bygning X i 3-4 etager på pladsens sydlige del foran den 6 etager høje ATP-bygning. Nybyggeriet har et kurvet formsprog, der indrammer og favner den centrale, let sænkede plads. Mod Gammel Køge Landevej støjskærmes med en grøn, beplantet bakke. Forslaget skal færdigbearbejdes i efteråret 2019, idet der kan blive tale om mindre ændringer. Boligbebyggelse/Bygning X fylder ca. 3.500 m<sup>2</sup> etageareal samlet.

Valby Lokaludvalg har deltaget som rådgiver i processen omkring parallelopdraget. Lokaludvalget forholder sig positivt til placeringen af biblioteket på den nordlige del af Toftegårds Plads ud til Vigerslev Allé, og lokaludvalget kan se positivt på en realisering af yderligere bebyggelse på pladsen, hvis bebyggelsen fastholder karakter og formgivningen fra vinderforslaget, og hvis boligbebyggelsen bliver boliger til unge/ældre.

### Forslag til aftaletekst

*” Parterne er enige om, at der skal arbejdes videre med yderligere bebyggelse udover bibliotek på Toftegårds Plads på i alt 2.500 m<sup>2</sup> boliger. Der reserveres samtidig plads til en fremtidig funktion på 1.000 m<sup>2</sup>.*

*Salgsprovenu fra boliger skal anvendes til finansiering af byrum på Toftegårds Plads i tråd med helhedsplanens indhold.”*

## Indhold

### *Private eller almene boliger*

Der vil være tale om ungdoms-, ældre- eller plejeboliger, da disse anvendelser har brug for mindre friarealer og færre p-pladser end familieboliger, som ellers ville optage en u hensigtsmæssig stor del af arealet på Toftegårds Plads.

Salgsprovenuet ved salg til private eller almene boliger vurderes på overslagsbasis at ligge i niveauet 4.000 kr. pr. etagemeter, svarende til 10 mio. kr. Der vil desuden blive behov for yderligere kommunal finansiering af byrum.

### *Økonomiforvaltningens anbefalinger*

Økonomiforvaltningen har vurderet, at yderligere bebyggelse på Toftegårds Plads kan være med til at skabe en velfungerende byrumsmæssig ramme for pladsen, bedre støj dæmpning af pladsen, synergi med kulturfunktionerne samt bidrage til bylivet på pladsen. Derfor anbefaler forvaltningen, at der skal arbejdes videre med yderligere bebyggelse udover bibliotek på Toftegårds Plads.

Beslutningen om, hvorvidt der skal etableres private eller almene boliger, kan afvente eventuelt grundsalg. Der mangler almene boliger i Københavns Kommune. Omfanget af boliger i den konkrete sag er dog relativt lille (30-50 boliger).

### *Anlægsmidler til byrum*

Der er ikke afsat midler til etablering af byrum på Toftegårds Plads, og det kan blive relevant at søge anlægsmidler til dette med Budget 2021. Det vil koste ca. 26 mio. kr. at etablere byrum på hele Toftegårds Plads, hvis der alene skal opføres et bibliotek. Hvis der opføres yderligere bebyggelse, kan udgifterne til etablering af byrum være lidt mindre, da der vil skulle anlægges et lidt mindre areal til byrum.

Derudover er der mulighed for at anlægge et byrum på ca. halvdelen af pladsen, særligt omkring biblioteket. Dette vil koste omkring 12 mio. kr. og vil betyde, at den anden halvdel af pladsen fortsat vil have den nuværende karakter og belægning. Økonomiforvaltningen anbefaler, at der arbejdes videre med en fuld bearbejdning af pladsen for at sikre et samlet løft af pladsen, hvor byrummet skaber sammenhæng mellem biblioteket og boligerne.

### *Køreprøver på Toftegårds Plads*

Politiet afholder pt. køreprøver på Toftegårds Plads. Fra 1. januar 2020 overgår opgaven med køre- og teoriprøver til Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen. Økonomiforvaltningen er i dialog med styrelsen om kommunens helhedsplan for pladsen. Styrelsen er i gang med at udarbejde en implementeringsplan for opgaven, hvorefter man vil fortsætte dialogen med kommunen om, hvor anvendelsen kan finde sted i fremtiden.

### *Bygning X*

Bygning X er ikke vurderet specifikt, da det ikke er afklaret hvilken type bygning, det vil være, og hvornår den evt. skal anlægges – Bygning X er en



valgmulighed i en senere fase, f.eks. til et konkret opstået behov for kommunale funktioner.

### **Formål**

Der kan med Budget 2020 tages stilling til, om muligheden for at etablere yderligere bebyggelse udover bibliotek på Toftegårds Plads skal forfølges. Med denne stillingtagen kan der arbejdes videre med disponeringen af Toftegårds Plads i færdigbearbejdningen af vinderforslaget fra parallelopdraget i en helhedsplan.

Samtidig kan der tages stilling til, om salgsprovenu fra boliger skal anvendes til finansiering af byrum på Toftegårds Plads.

### **Økonomi**

Indstillingen har ingen konsekvenser for anlægsmidlerne i Budget 2020.

Salgsprovenu fra boliger på pladsen modtager Økonomiforvaltningen, hvorefter Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen fremlægger en sag om pengenes anvendelse til anlæg af byrum.

Den fremtidige udvikling af pladsen vil betyde, at der skal søges om anlægsmidler til byrum i fremtidige budgetforhandlinger, og at der evt. skal søges om grundkapital til almene boliger.



## BORI Whistleblowerordningen i Københavns Kommune

### Baggrund

Whistleblowerordningen udløber i 2019. Borgerrepræsentation har besluttet, at Whistleblowerordningens forlængelse skal behandles i forbindelse med behandling af budget 2020.

### Indhold

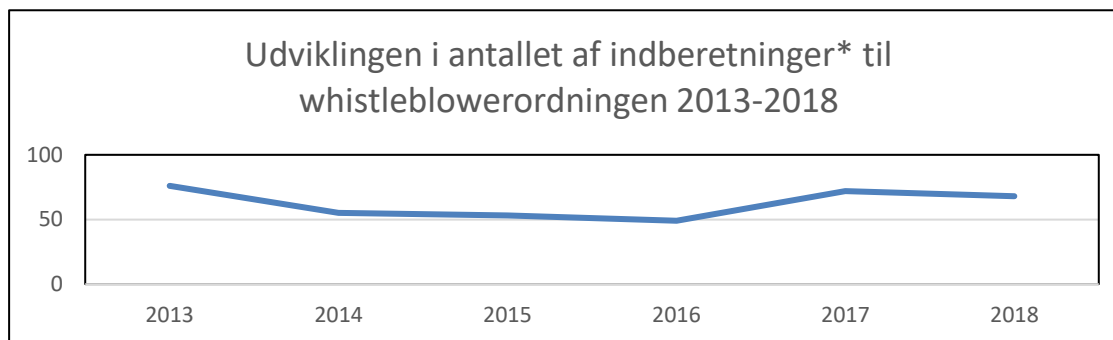
Formålet med ordningen er at befæste de ansattes ytringsfrihed, og sikre de ansatte adgang til anonymt at videregive oplysninger om fejl eller forsømmelser i kommunens administration eller borgerbetjening. Ordningen skal sikre, at kommunens ansatte uden at frygte for negative ansættelsesretlige reaktioner og lignende kan videregive information om f.eks. lovovertrædelser og manglende efterlevelse af juridiske forpligtelser, fare for enkeltpersoners sundhed og sikkerhed, fare for miljøet, tilfælde af omsorgssvigt o.l.

Ordningen medfører konkret genopretning af uacceptable forhold. Ordningen må antages at have en forebyggende effekt, der rækker ud over de konkrete sager.

Henvendelserne til ordningen har i perioden 2013-2018 vedrørt:

TEMA	% af alle henvendelser inden for ordningen 2013-2018
Borgerbetjening og service	39,2%
Personale	17,5%
Økonomi	15,7%
Arbejds miljø	13,4%
Andet	8,2%
Administration	6,0%
<b>Hovedtotal</b>	<b>100,0%</b>

Antallet af indberetninger, der indberettes om til whistleblowerordningen, har været nogenlunde stabil over årene:



\* ca. 65 % af indberetningerne er omfattet af ordningens grovkriterier og skønnes at kunne dokumenteres. Borgerrådgiveren frasorterer de resterende 35 %, men orienterer normalt den relevante forvaltning om dem, idet de kan indeholde oplysninger, der bør handles på uanset, at de falder uden for ordningen.

En indberetning om et konkret forhold kan få flere håndgribelige konsekvenser, f.eks. at forvaltningen bringer et ulovligt forhold til ophør og indfører retningslinjer, tilsyn eller lignende, der skal forebygge nye problematiske forhold.

Evalueringen af whistleblowerordningen i 2014 viste, at ordningen lever op til sit formål, og at såvel direktioner som tillidsrepræsentanter støtter op om ordningen.

Midlerne skal dække personale- og ressourceforbruget i øvrigt ved ordningens drift, herunder sagsbehandling, aktindsigtsanmodninger, vejledning til medarbejdere i kommunen om ordningen og ytringsfrihed i bredere forstand, afrapportering og synliggørelse af whistleblowerordningen mv. En del af henvendelserne til ordningen og behandling af aktindsigtsanmodninger medfører en sagsbehandling hos Borgerrådgiveren, som kan være ganske omfattende.

#### *Forventet effekt og opfølgning*

Effekterne af at opretholde whistleblowerordningen er bedre service og borgerbetjening, højere medarbejdertilfredshed, økonomiske fordele, befæstelse af medarbejdernes ytringsfrihed, værn mod nepotisme, signal om kommunal ordentlighed og forsvarlig ressourceanvendelse samt forbedring af arbejdsmiljø.

### **Økonomi**

**Table 1 – Oversigt over serviceudgifter til Whistleblowerordningen**

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	2020	2021	2022	2020	I alt
Whistleblowerordningen forlænges	1.188	1.188	1.188	1.188	<b>4.752</b>
<b>Udgifter i alt</b>	<b>1.188</b>	<b>1.188</b>	<b>1.188</b>	<b>1.188</b>	<b>4.752</b>

Borgerrådgiveren har generelt orienteret Borgerrådgiverudvalget om ordningens organisering og betydningen heraf ved notat af 4. februar 2019, men har ikke foretaget en analyse af de økonomiske implikationer ved en omorganisering, idet evalueringen af Borgerrådgiverfunktionen forventes at belyse organiseringen og udgiftsniveauet for ordningen i sammenhæng.

## Bevillingstekniske oplysninger

**Table 1 – Udgifter til service, overførsler eller finansposter:**

<i>(1.000 kr. – 2020 p/l)</i>	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift (I/U)	2020	2021	2022	2023	I alt
Whistleblowerordningen forlænges	BOR	Borgerrådgiveren	U	1.188	1.188	1.188	1.188	4.752
<b>Udgifter i alt</b>				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Bydele

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

## Tidligere afsatte midler

<i>(1.000 kr., 2020 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019
Budgetaftale 2016	1.188	1.188	1.188	1.188
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>1.188</b>	<b>1.188</b>	<b>1.188</b>	<b>1.188</b>