



Bilag 3. Budgetnotater i aftalen om Overførselssagen 2017-2018 med særlig relevans for Teknik- og Miljøudvalget

TM15 Indtægtskrav på byggesager fra før 2013

TM7 Dybbølsbro – udvidelse og fremkommelighed

TM8 Metroens åbning

TM5 Byrumsmidler til skybrudsprojekt i området ved Hans Tavsens
Park

TM18 Nordvestpassagen

TM14 Supplerende finansiering til Mimersparkens kvarterhus

ØK33 Tryghedsløft i udsatte by- og boligområder

TM22 Foranalyse om nedrivning af Bispeengbuen

TM17 Renovering af plænerne i Fælledparken

TM10 Trafiksikkerhedsforanstaltninger i Stefansgade

BC42 Afskaffelse af møntbetaling i parkeringsautomater

BC43 Hjemtagning af driften på Amager Strandpark og Amager
Fælled

BC44 Overdragelse af privat belysning

BC45 Udskiftning af el-biler med el-cykler i parkeringskontrollen

BC46 Udskiftning af facadebelysning ved historiske anlæg

BC47 Digitalisering af besigtigelse af driftsstrækninger

KF5 Copenhagen 2021



TM15 Indtægtskrav på byggesager fra før 2013

Baggrund

Deloitte gennemførte ved årsskiftet 2015-2016 en analyse og et estimat af de forventede udestående indtægter på næsten 5.000 uafsluttede byggesager fra før 2013. En stor del af sagerne afventede færdigmelding fra bygherre, mens en række andre sager endnu ikke var endeligt afsluttede, da byggeriet stadig var i gang. Med udgangspunkt i Deloitte's analyse blev indtægterne på de gamle byggesager budgetlagt med 143,3 mio. kr. i perioden 2016-2018 med beslutningen i Borgerrepræsentationen den 25. august 2016.

På baggrund af denne beslutning igangsatte Teknik- og Miljøforvaltningen i 2016 et oprydningsprojekt i de gamle ikke-afsluttede byggesager. Forvaltningen følger tidsplanen for aktiviteterne i oprydningsprojektet og i overensstemmelse med tidsplanen er to tredjedele af de gamle ikke-afsluttede byggesager blevet gennemgået ved udgangen af februar 2018.

Teknik- og Miljøforvaltningen har i 2016 og 2017 ikke kunnet realisere de forventede indtægter på de gamle byggesager. I 2016 havde forvaltningen således mindreindtægter på 9,3 mio. kr., som er finansieret inden for forvaltningens egen ramme, og i 2017 havde forvaltningen mindreindtægter på 32,6 mio. kr., som ligeledes er finansieret inden for forvaltningens egen ramme. På baggrund af mindreindtægterne og for at estimere den potentielle udfordring i 2018 har forvaltningen i første kvartal af 2018 udarbejdet et revideret estimat for de samlede indtægter på byggesager fra før 2013. Forvaltningens nuværende forsigtige skøn er, at forvaltningens indtægter på de gamle byggesager samlet set vil udgøre ca. 90,0 mio. kr. mod tidligere estimeret 143,3 mio. kr. Dertil forventer forvaltningen, at projektets periode skal forlænges til 2019, da en del af de samlede indtægter først kommer i 2019.

Estimatet er dog behæftet med usikkerhed, da den endelige fakturering af bygherre for det enkelte byggeprojekt afhænger af den endelige dokumentation for byggeprojektet.

Indhold

I 2018 forventer Teknik- og Miljøforvaltningen mindreindtægter på i alt 21,4 mio. kr. Udfordringen består af en finansieringsudfordring på 11,4 mio. kr. og en periodiseringsudfordring på 10,0 mio. kr.

Med dette budgetnotat søges der om 10 mio. kr. i servicemåltal til at håndtere periodiseringsudfordringen, der skyldes, at en række indtægter, der er budgetlagt i 2018 først forventes realiseret i 2019, som følge af udskudte færdiggørelsestidspunkter på en række byggeprojekter påbegyndt før 2013. Det vil sige, at ud af projektets samlede 90 mio. kr. forventes de sidste 10 mio. kr. først realiseret i 2019. Da projektets nuværende budget er for perioden 2016-2018, er der behov for at håndtere denne udfordring. Indtægterne forventes realiseret i 2019 og derfor er ønsket udgiftsneutralt for Københavns Kommune, da der er tale om ren servicemåltalseffekt.

Såfremt der afsættes de 10,0 mio. kr. i servicemåltal vil forvaltningen selv kunne håndtere den udestående finansieringsudfordring ved omdisponering af et forventet mindreforbrug på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling *Byfornyelse, ydelsesstøtte* i forbindelse med den første sag om bevillingsmæssige ændringer i 2018. Mindreforbruget på bevillingen skyldes faldende udgifter til ydelser på tabslån givet i forbindelse med tidligere byfornyelsesindsatser.

Periodiseringsudfordringen på i alt 10,0 mio. kr. søges håndteret i forbindelse med Overførselssagen 2017-2018. Da indtægterne forventes realiseret i 2019 er projektet udgiftsneutralt for Københavns Kommune, og der er tale om ren servicemåltalseffekt.

Økonomi

Projektet har estimeret servicemåltalseffekt på 10,0 mio. kr. i 2018. Der er tale om ren servicemåltalseffekt, hvorfor projektet er udgiftsneutralt for Københavns Kommune. Dette skyldes, at indtægterne forventes realiseret i 2019. Projektet forventes ibrugtaget i maj 2018.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Periodiseringsudfordring for byggesager fra før 2013	Servicemåltal	10.000	-10.000				0
Udgifter i alt		10.000	-10.000				0

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimeret servicemåltalseffekt på 10,0 mio. kr. i 2018. Der er tale om ren servicemåltalseffekt, hvorfor projektet er udgiftsneutralt for Københavns Kommune. Dette skyldes, at indtægterne forventes realiseret i 2019. Projektet forventes ibrugtaget i maj 2018.

Tabel 2 – Servicemåltalseffekt

(1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Servicemåltalseffekt</i>							
- Periodiseringsudfordring for byggesager fra før 2013	10.000	-10.000				0	
Servicemåltalseffekt i alt	10.000	-10.000				0	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Projektet forventes ibrugtaget maj 2018.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Maj 2018

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet og kræver ikke yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



TM7 Dybbølsbro – udvidelse og fremkommelighed



Baggrund

I Budget 2017 blev der afsat midler til en ombygning af Dybbølsbro, der skal forbedre forholdene for gående og cyklister mellem Cykelslangen/Fisketorvet og Ingerslevsgade/Vesterbro. Nye krav til projektet fra Banedanmark og HOFOR betyder, at det ikke længere er muligt at gennemføre ombygningen inden for de allerede afsatte midler. Der er derfor behov for yderligere 20,0 mio. kr., hvoraf 10,0 mio. kr. finansieres gennem Teknik- og Miljøudvalgets over-/underskudsmodel, mens 10,0 mio. kr. søges finansieret ved Overførselssagen 2017-2018.

Indhold

På Borgerrepræsentationens møde den 22. juni 2017 blev projektforslaget for udvidelse og fremkommelighed på Dybbølsbro behandlet. Af projektforslaget fremgik det, at den eksisterende ramme ikke er tilstrækkelig til at gennemføre projektet. Dette skyldes eksterne krav fra Banedanmark til anlæg over jernbane i drift, krav om forsinkelsesbassin fra HOFOR, grænseflader til andre byggerier i området samt opretholdelse af trafikafvikling i anlægsfasen. I det nedenstående uddybes disse forhold.

Der har i efteråret 2017 pågået en dialog med Banedanmark. Denne dialog har afdækket en række fordyrende forhold for projektet, som ikke var kendt tidligere. På grund af koordinering med mange andre bygge- og anlægsaktiviteter i området og togtrafikkens afvikling i forhold til Hovedbanegården, kan projektet kun få tildelt korte spæringer, herunder nat-spæringer af få timers varighed, hvilket medfører betydelige merudgifter. Endvidere har Banedanmark som ejer af Dybbølsbro stillet skærpede krav til overfladernes levetid over jernbane i drift samtidig med, at der er store udgifter til leje af byggepladsareal.

Projektet er yderligere udfordret af et udvidet behov for koordinering og planlægning i forhold til grænsefladeprojekterne IKEA og Kaktustårnene, der planlægges udført samtidig. Dette påvirker blandt andet byggepladsforhold, logistik og trafikafvikling. Den omfattende trafikplanlægning skal endvidere koordineres med andre anlægsarbejder i byen, herunder renovering af Tietgensbroen og HOFOR'S ledningsarbejder. Endvidere skal

projektet godkendes af Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen, hvilket der er taget højde for i tidsplanen.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,0 mio. kr. i 2019. Projektet forventes ibrugtaget i november 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styringsområde	2018	2019	2020	I alt
Udvidelse og fremkommelighed på Dybbølsbro	Anlæg		10.000		10.000
Udgifter i alt			10.000		10.000

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet har stor risiko grundet anlægsarbejder over jernbane i drift, herunder ombygning af kørestrømanlæg og andre tekniske forhold forbundet med jernbanen, samt udførelse i korte nat-sporspæringer over baneterræn. Grænseflader til IKEA og Kaktustårnene samt delt byggeplads er yderligere en udfordring. Endvidere forventes det, at der skal udføres en midlertidig trafikal løsning ved Fisketorvet, da det endnu ikke er fastlagt, hvornår Fisketorvet ombygger deres forplads og Cykelslangen.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,0 mio. kr. i 2019. Projektet forventes ibrugtaget i november 2019.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	I alt	*
Anlægsudgift					
Projektering		5.000		5.000	5.000
Udførsel		5.000		5.000	5.000
Anlægsudgifter i alt		10.000		10.000	10.000

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat maj 2018 og ibrugtaget november 2019.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet 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

I Budget 2016 blev der afsat 1,0 mio. kr. til en foranalyse af en ny cykelforbindelse ved Dybbølsbro.

I Budget 2017 blev der yderligere afsat 61,2 mio. kr. inklusiv et bidrag fra IKEA til at forbedre forholdene for gående og cyklister mellem Cykelslangen/Fisketorvet og Ingerslevsgade/Vesterbro. Borgerrepræsentationen vedtog den 22. juni 2017 at modtage endnu et bidrag fra IKEA på 25,5 mio. kr., og at 0,3 mio. kr. blev overført fra projektet ”Ombygning af krydset Dybbølsbro og Ingerslevsgade” til projektet ”Dybbølsbro, udvidelse og fremkommelighed”.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019
Budgetaftale 2016	100	900			
Ombygning af krydset Dybbølsbro/Ingerslev		280			
Budgetaftale 2017		280	14.356	33.000	33.879
Afsatte midler i alt	100	1.180	14.356	33.000	33.879



TM8 Metroens åbning



Baggrund

Københavns nye metrostrækning, Cityringen, åbner i 2019. Teknik- og Miljøforvaltningen har identificeret to mulige tilkøb i form af nye trafiksignaler og belysningsarmaturer samt tilkøb vedrørende omdannelse af Reventlowsgade. Gennemføres disse initiativer i forlængelse af metroforpladsernes færdiggørelse, vil der opnås synergieffekter, og det vil undgås, at forpladserne kort tid efter skal graves op på ny i forbindelse med udskiftninger af forældede belysningsarmaturer og trafiksignaler samt anlægelse af cykelparkering i Reventlowsgade. Derudover vil en række metroforpladser åbne allerede i 2018, hvorfor der er behov for midler til drift af disse.

Indhold

Dette budgetnotat beskriver tre initiativer, der relaterer sig til metroens åbning. De tre initiativer kan gennemføres uafhængigt af hinanden.

Initiativ 1. Sikring af tidssvarende signaler og belysning omkring de nye metrostationer (5,5 mio. kr. i anlæg)

I forbindelse med etableringen af metroen blev belysningsarmaturer og trafiksignaler nedtaget flere steder i perioden 2010-2011. Med åbningen af de nye metrostationer, skal belysningsarmaturerne og trafiksignalerne genopsættes i henhold til Statens Ekspropriationskommission for Cityringen. Siden belysningsarmaturer og trafiksignaler blev nedtaget, har teknologien på området ændret sig, og Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer derfor, at genopsætning af det forældede materiel vil resultere i forringet trafikafvikling og utidssvarende belysning af stationspladserne.

For trafiksignalerne gælder det, at de ikke længere lever op til de tekniske kravspecifikationer i Københavns Kommune. En genopsætning vil derfor resultere i, at kommunens investeringer i trafikstyring som eksempelvis den grønne bølge på strækningerne H.C. Andersens Boulevard/Jernbanegade, Vester Voldgade/Vestergade/Strøget, på Sønder Boulevard, ved Østerport, Trianglen, Poul Henningsens Plads, Gammel Strand og Kongens Nytorv ikke længere vil kunne udnyttes optimalt.

Foruden et højt energiforbrug, gælder det for belysningsarmaturerne, at flere af dem ikke lever op til den nuværende el-tekniske lovgivning. Det vil ikke være ulovligt at genopsætte

udstyret, da lovgivningen kun tilsiger forbud mod nyopsætning. Genopsætning af belysningsarmaturerne vil dog medføre mangelfuld belysning, da det ikke længere er muligt at vedligeholde og købe lyskilder til armaturerne.

Bevilliges der ikke midler til at sikre tidssvarende signaler og belysning ved de nye metrostationer, genopsættes de eksisterende signalanlæg og belysningsarmaturer. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at krav til udskiftning af udstyret vil opstå umiddelbart efter opsætning, hvor effekten af det utidssvarende udstyr vil vise sig. Udskiftning af udstyret efter genopsættelse vil medføre opgravning af belægningerne på de nyanlagte metrostationspladser. Fornyelsen af anlæggene vil dermed blive væsentligt dyrere, end hvis arbejdet udføres samtidig med anlæggelse af pladserne. Fornyet gravearbejde på stationspladserne vil samtidig medføre en betydelig gene for beboere og brugere af metrostationerne.

Initiativ 2. Tilkøb vedrørende omdannelse af Reventlowsgade (2,7 mio. kr. i anlæg)

I Budget 2018 blev der afsat midler til, at Københavns Kommune i samarbejde med DSB gennemfører et fælles projekt for opgradering og forbedring af cykelparkeringen og ankomstforholdene i Reventlowsgade. Med åbningen af Cityringens station i Stampesgade ved Reventlowsgade skal Metroselskabet i henhold til sine kontraktlige forpligtelser etablere en række fysiske anlæg i Reventlowsgade, der ikke er forenelige med DSB og Københavns Kommunes fælles projektforslag grundet forskelle i terrænhøjder og byrumsbelægning.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler derfor, at der som et tilkøb afsættes midler til at gennemføre en fælles projektering mellem Metroselskabet, DSB og Københavns Kommune, og til at udføre en række tilpasninger, som gør det muligt for Metroselskabet at anlægge en metroforplads, der er forenelig med DSB og Københavns Kommunes fællesprojekt om etablering af cykelparkering i Reventlowsgade. En fælles projektering af de to anlæg er nødvendig for at kunne skabe overensstemmelse mellem de to projekter og skal sikre, at materialer og terrænhøjder indarbejdes sammenhængende for hele gadens areal, således at en unødigt udgift i forbindelse med opgravning af den nyanlagte metroforplads undgås.

Ved at samtænke projekterne kan der opnås økonomiske, kvalitets- og tidsmæssige synergieffekter. Endvidere mindskes unødige gener for beboere og passagerer, og der skabes en god og blivende forbindelse mellem metroforpladsen og indgangen til Hovedbanegården.

Initiativ 3. Drift af metroforpladser, der åbner i 2018 (1,2 mio. kr. i drift)

Cityringen åbner i 2019, men allerede i 2018 åbner en række af de nye metroforpladser, hvorfor der er behov for driftsmidler til disse. En række af pladserne har Teknik- og Miljøforvaltningen allerede driftet før anlæggelsen af den nye metrostrækning. Pladsernes nye funktion som metroforplads medfører dog øgede driftsudgifter til grøn drift, renhold, vinterrenhold, vedligehold af byinventar og belægninger samt belysning. I beregningen af behovet for supplerende driftsmidler er det eksisterende driftsbudget fratrukket. Endvidere er en række af metroforpladserne beliggende på arealer, som ikke tidligere har været driftet af Teknik- og Miljøforvaltningen, og som forvaltningen derfor overtager til drift uden et eksisterende driftsbudget. Beregningen af driftsbehovet er baseret på konkrete vurderinger med udgangspunkt i erfaringer fra lignende driftsopgaver. Med dette budgetønske søges der om supplerende driftsmidler til fire metroforpladser, der åbner i 2018. Det gælder følgende:

- *Vibehus Runddel (0,6 mio. kr.)*
Metroforpladsen forventes at blive overtaget til drift i andet kvartal i 2018. Pladsen er ca. 10.000 m². De ekstra driftsmidler vil omfatte blandt andet byinventar, en drikkevandspost samt et nyetableret offentligt toilet.
- *Enghave Plads (0,3 mio. kr.)*
Metroforpladsen forventes at blive overtaget til drift i andet kvartal i 2018. Pladsen er ca. 7.000 m². De ekstra driftsmidler vil blandt andet omfatte byinventar, beplantning samt en drikkevandspost.
- *Nuuks Plads (0,2 mio. kr.)*
Metroforpladsen forventes at blive overtaget til drift af Teknik- og Miljøforvaltningen i tredje kvartal i 2018. Ejerskab og drift af pladsen har hidtil været delt mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og Landsarkivet, men overgår nu helt til forvaltningen. Pladsen er ca. 6.000 m². På Nuuks Plads vil der udover byinventar og beplantning blive etableret en drikkevandspost og et offentligt toilet.
- *Poul Henningsens Plads (0,1 mio. kr.)*
Metroforpladsen forventes at blive overtaget til drift i fjerde kvartal 2018. Før metrobyggeriet har pladsen været i privat ejerskab. Pladsen er ca. 4.000 m². På Poul Henningsens Plads vil der udover byinventar og beplantning blive etableret et offentligt toilet.

Ud over de nævnte metroforpladser åbner tillige forpladserne ved Marmorkirken, Trianglen, Skjolds Plads, Nørrebro Station samt Nørrebros Runddel. Disse fem pladser har et samlet areal på 24.000 m², og der etableres offentlige toiletter samt drikkevandsposte på fire af pladserne. Pladserne forventes først at blive overtaget til drift i slutningen af 2018, og driften i 2018 forventes derfor at blive finansieret inden for det eksisterende driftsbudget.

Der vil fra 2019 og frem være behov for afledte driftsmidler til samtlige 14 metroforpladser. De varige driftsmidler til metroforpladserne vil blive søgt i forbindelse med forhandlingerne om Budget 2019.

Overordnede målsætninger og effekter

Initiativerne understøtter målsætningen fra Fællesskab København om, at to tredjedele af københavnernes opfatter København som en ren by og, at 75 % oplever København som en grøn by i 2025. De nye metroforpladser er byrum, som opfordrer til ophold, og derfor er drift og vedligehold af metroforpladserne af stor betydning for københavnernes oplevelse af byen og deres lokalområde.

Effekten af en fornyelse af signalerne vil endvidere være en sikring af en optimal trafikafvikling og fremkommelighed ved metrostationerne i forbindelse med åbningen af Cityringen i sommeren 2019. Ved at udskifte belysningsarmaturerne sikres et lavt energi forbrug og CO₂ udslip, tidssvarende lyskvalitet og effektiv drift.

Initiativ 1 har en estimeret beskæftigelseseffekt på 6,7 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk), mens initiativ 2 har en estimeret beskæftigelseseffekt på 2,4 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Initiativ 1 og 2 har tilsammen estimerede anlægsudgifter på i alt 8,2 mio. kr. i perioden 2018-2019, mens initiativ 3 har driftsudgifter på 1,2 mio. kr. i 2018.

Initiativ 1 forventes ibrugtaget frem til juli 2019. Initiativ 2 forventes ibrugtaget i juli 2019. Initiativ 3 forventes ibrugtaget løbende i løbet af 2018.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Initiativ 1: Tilkøb af trafiksignalanlæg	Anlæg	5.000					5.000
Initiativ 1: Tilkøb af belysningsarmaturer	Anlæg	540					540
Initiativ 2: Etapevis omdannelse af Reventlowsgade	Anlæg	500	2.200				2.700
Initiativ 3: Drift af de metroforpladser, der åbner i 2018	Service	1.226					1.226
Udgifter i alt		7.266	2.200				9.466

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Initiativ 3 forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Styrket koordinering' (1,5 %) og 'Projektoptimering' (1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,5 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

Risikovurdering

Initiativ 1. Sikring af tidssvarende signaler og belysning omkring de nye metrostationer
Anlægsprojektet gennemføres som et tilkøb i lighed med de øvrige tilkøb i forbindelse med Cityringen. Dette indebærer, at Metroselskabet dækker alle eventuelle uforudsete udgifter ved tilkøb. Da udbudsmarkedet i anlægsåret ikke var kendt på tidspunktet for indgåelse af tilkøbsaftalen, blev anlægsmkostningerne tillagt et risikotillæg på 15 %. Viser tilkøbenes anlægsmkostninger at blive dyrere på anlægstidspunktet end ved aftalens indgåelse, betaler Metroselskabet meromkostningerne. Modsat beholder Metroselskabet en eventuel besparelse.

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

Initiativ 2. Tilkøb vedrørende omdannelse af Reventlowsgade

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt kompliceret og der er derfor afsat 10 % af anlægsmkostningerne til uforudsete udgifter. Projektets kompleksitet er blandt andet begrundet i koordinering med andre projekter samt vanskelige terræn- og bygningsforhold. For at imødekomme dette, vil der blive indledt et tæt samarbejde mellem de berørte aktører. Dette initieres og koordineres af Københavns Kommune.

Initiativ 3. Drift af metroforpladser, der åbner i 2018

Da initiativet udelukkende indeholder driftsmidler, er der ikke udarbejdet en risikovurdering.

Bevillingstekniske oplysninger

Initiativ 1 og 2 har tilsammen estimerede anlægsudgifter på i alt 8,2 mio. kr. i perioden 2018-2019, mens initiativ 3 har driftsudgifter på 1,2 mio. kr. i 2018.

Initiativ 1 forventes ibrugtaget frem til juli 2019. Initiativ 2 forventes ibrugtaget i juli 2019. Initiativ 3 forventes ibrugtaget løbende i løbet af 2018.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
Initiativ 1: Projektering	5.000					5.000	5.000*
Initiativ 1: Udførsel	540					540	540*
Initiativ 2: Projektering	500	250				750	750*
Initiativ 2: Udførsel		1.950				1.950	1.950*
Anlægsudgifter i alt	6.040	2.200				8.240	8.240*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
Initiativ 3: Vedligehold og afledt drift	1.226					1.226	
Afledte serviceudgifter i alt	1.226					1.226	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Initiativ 1. Sikring af tidssvarende signaler og belysning omkring de nye metrostationer
Anlægsprojektet forventes igangsat i maj 2018 og ibrugtaget løbende frem til juli 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Maj 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende frem til juli 2019

Initiativ 2. Tilkøb vedrørende omdannelse af Reventlowsgade

Anlægsprojektet forventes igangsat i juli 2018 og ibrugtaget i juli 2019.

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

Initiativ 3. Drift af metroforpladser, der åbner i 2018

De omtalte metroforpladser forventes ibrugtaget løbende i 2018.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende i 2018

Øvrige tekniske oplysninger

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

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

I forbindelse med projekteringen af Cityringens metroforpladser har Borgerrepræsentationen tidligere besluttet tre tilkøb. I Budget 2009 blev der tilkøbt ændring af de underjordiske stationer, herunder trappeplaceringer m.v. for 56,0 mio. kr. ("Metrotilkøb"). I Budget 2012 blev der gennemført tilkøb af nyanlæg af arealer omkring metrostationerne for 52,0 mio. kr. ("Arealtilkøb"), så metroforpladserne kan nyanlægges i de berørte byrums fulde udstrækning. I Budget 2015 blev der gennemført "kvalitetstilkøb"

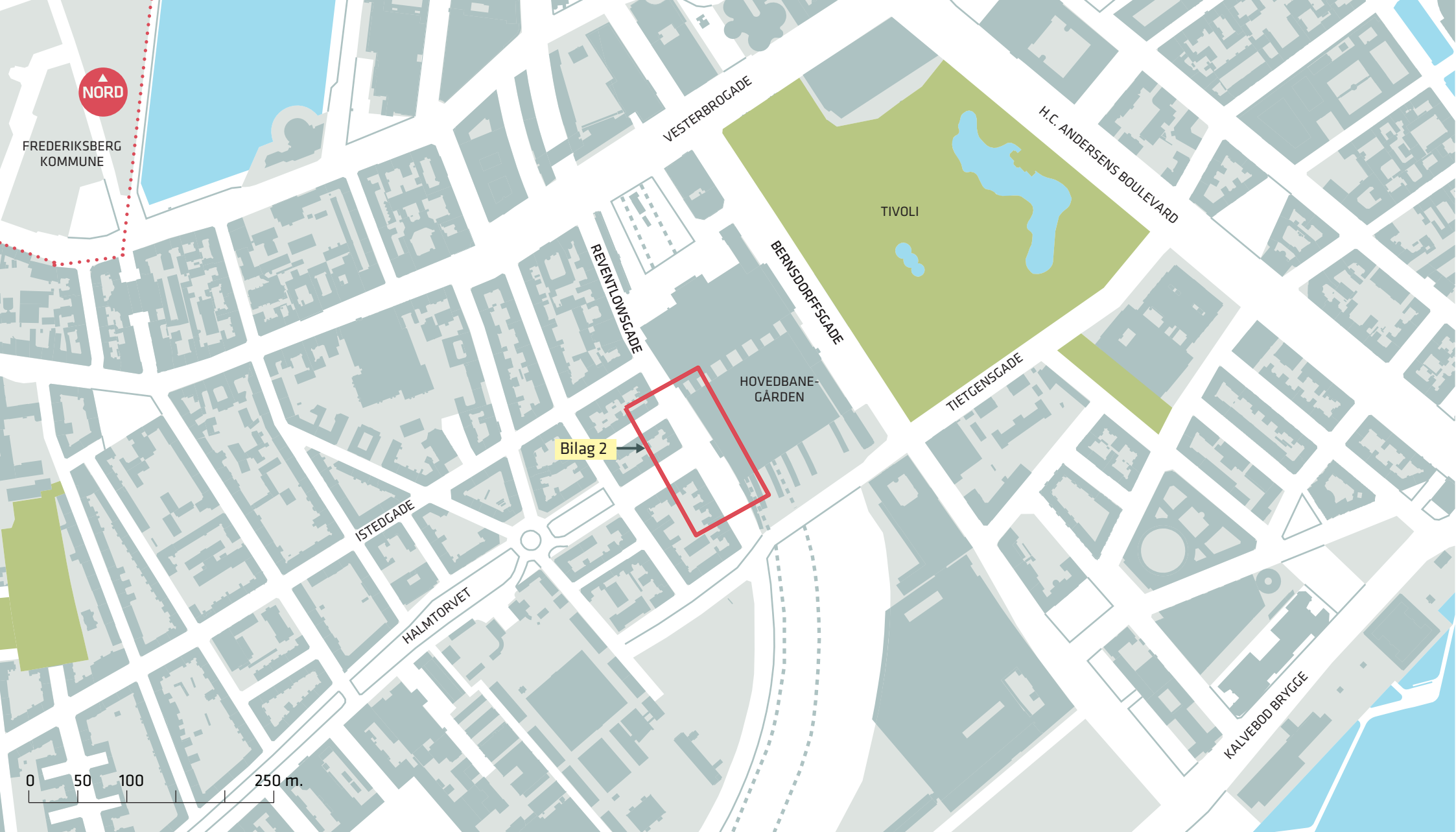
for 31,0 mio. kr., heraf 10,0 mio. kr. til opstilling af toiletter. Endvidere blev der i Budget 2018 afsat 0,9 mio. kr. til cykelparkering ved Reventlowsgade.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2009	2012	2015	2018
Budgetaftale 2008	56.000			
Budgetaftale 2012		52.000		
Budgetaftale 2015			31.000	
Budgetaftale 2018				9.000
Afsatte midler i alt	56.000	52.000	31.000	9.000

Bilag

Bilag 1. Etapevis udbygning af Reventlowsgade – Oversigtskort

Bilag 2. Etapevis udbygning af Reventlowsgade – Projektforslag



NORD

FREDERIKSBERG
KOMMUNE

VESTERBROGADE

H.C. ANDERSENS BOULEVARD

TIVOLI

REVENTLOWSGADE

BERNSDRFFSGADE

HOVEDBANE-
GÅRDEN

TIETGENSGADE

Bilag 2

ISTEDGADE

HALMTORVET

KALVEBOD BRYGGE

0 50 100 250 m.

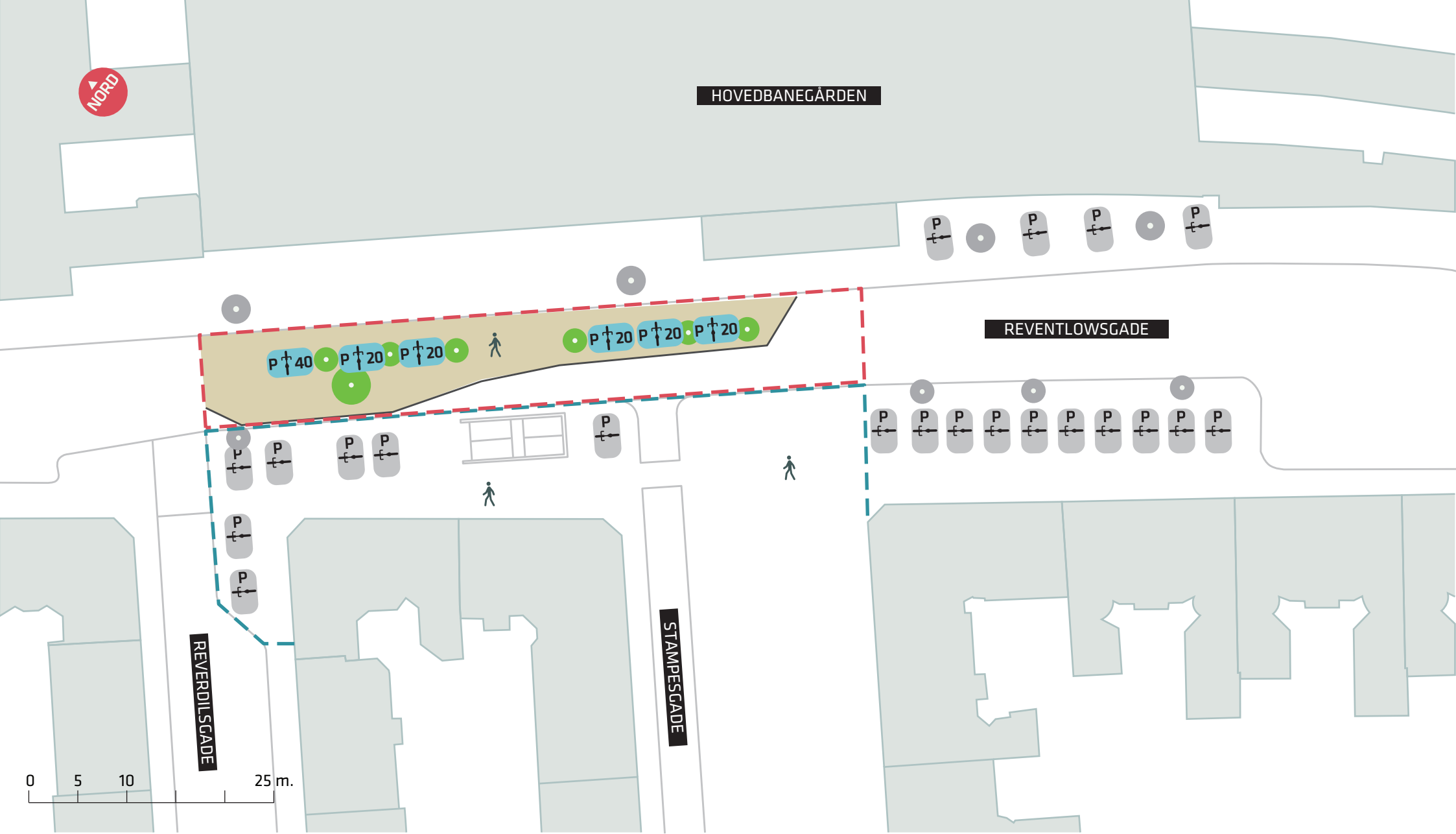
ETAPEVIS UDBYGNING AF REVENTLOWSGADE

Reventlowsgade

Oversigtskort

Bilag 1





- - - Anlægsområde
- - - Metroselskabets anlægsområde

ETAPEVIS UDBYGNING AF REVENTLOWSGADE

Reventlowsgade

Projektforslag

Bilag 2





TM5 Byrumsmidler til skybrudsprojekt i området ved Hans Tavsens Park



Baggrund

Dette budgetnotat er udarbejdet på baggrund af nedenstående hensigtserklæring, der indgik i Budget 2018: *”Børne- og Ungdomsforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder forslag til skybrudsprojekt samt udvidelse af skolekapaciteten til overførselssagen 2017-2018”*.

Siden Budget 2018 har Børne- og Ungdomsforvaltningen ikke længere arbejdet med udeskole på Blågård Skole og Nørrebro Park Skole som kapacitetsforøgelse (se bilag 3 for redegørelse). Børne- og Ungdomsforvaltningen har i stedet udarbejdet et budgetnotat om en servicebevilling til udeskole på Nørrebro Park Skole til ekstra personaleressourcer, transport og eksterne læringsinstitutioner, der alene bidrager til et pædagogisk og fagligt løft af elevernes skoledag (BU16). Skybruds- og byrumsprojektet kan gennemføres med eller uden vedtagelse af Børne- og Ungdomsforvaltningens notat.

Dette budgetnotat indeholder to scenarier for byrumsforbedringer i forbindelse med HOFOR's skybrudssikring af området ved Hans Tavsens Park. Tilførsel af byrumsmidler vil forbedre bylivsmulighederne og skabe mulighed for ophold, leg og aktivitet for beboerne i området.

Nedenfor beskrives den rene hydrauliske løsning for området omkring Hans Tavsens Park, som gennemføres, såfremt der ikke afsættes midler til byrumsforbedringer, som beskrevet i dette budgetnotat.

Hydraulisk løsning uden byrumsmidler

Skybrudsprojektet består af en forsinkelsesplads i Hans Tavsens Park og en skybrudsvej i Korsgade, som leder regnvand fra parken til de Indre Søer. Regnvandet renses undervejs i grønne bassiner. Skybrudsprojektet strækker sig over en kilometer fra Jagtvej til Peblinge Sø. Derudover er det nødvendigt at indhente dispensation for fredningsbestemmelserne, da Hans Tavsens Park er underlagt en funktionsfredning.

En ren hydraulisk løsning indebærer, at store dele af Hans Tavsens Park sænkes 1-1,5 meter for at kunne rumme de forventede 18.000 m³ regnvand. Gennemføres en ren hydraulisk løsning vil brugsværdien i og omkring Hans Tavsens Park blive væsentligt forringet.

Indhold

Budgetnotat indeholder to scenarier for byrumsforbedringer i forbindelse med skybrudssikringen af området ved Hans Tavsens Park. De to scenarier adskiller sig fra hinanden ved deres geografiske placering, jf. bilag 1. I det første scenarie gennemføres det fulde projekt 'Nørrebrosjælen', der består af Hans Tavsen Park, Blågård Skoles udearealer, Hans Tavsens Gade mellem Blågård Skoles bygninger og Korsgade. I det andet scenarie gennemføres der udelukkende byrumsforbedringer i Hans Tavsens Park, Hans Tavsens Gade mellem Blågård Skolens bygninger, samt på Blågård Skoles udearealer.

For både scenarie 1 og 2 gælder det, at de skybrudstekniske forhold kan ændre sig, når projektet detailprojekteres. Der kan derfor forekomme ændringer, som kan påvirke byrummets udformning.

1. 'Nørrebrosjælen' (62,1 mio. kr.)

I scenarie 1 gennemføres det fulde skybruds- og byrumsprojekt 'Nørrebrosjælen', der består af fem delområder, som kan tilvælges enkeltvis eller samlet (se bilag 1 for kort med delområde):

- A. Hans Tavsens Park og Hans Tavsens Gade mellem Blågård Skoles bygninger (26,8 mio. kr.) – fokus på terrassering, tilgængelighed, bynatur, ophold, løft af boldbaner og bemandede legepladser i parken samt på leg, læring og sikker cykeltrafik ved Blågård Skole.
- B. Blågård Skoles udearealer (10,0 mio. kr.) – fokus på leg, bevægelse, læring og sammenhæng med Hans Tavsens Gade og Hans Tavsens Park.
- C. Hans Tavsens Gade ved Hellig Kors Kirke (9,5 mio. kr.) – fokus på trafiksikkerhed, leg, ophold og sammenhæng med kirkehaven og kirkeforplads.
- D. Korsgade og Askovgårdens Plads (8,7 mio. kr.) – fokus på trafiksikkerhed, ophold og grønt.
- E. Fem mindre byrum langs Hans Tavsens Park (7,2 mio. kr.) – fokus på bynatur, ophold og hverdagsliv.

A. Ophold og opgradering af legepladser og boldområder i Hans Tavsens Park samt leg, læring og sikker cykeltrafik i Hans Tavsens Gade mellem Blågård Skoles bygninger (26,8 mio. kr.)

I Hans Tavsens Park vil tilførsel af byrumsmidler understøtte besøgendes ophold og bevarelse af gamle træer. Parkens brugsværdi øges for en bredere målgruppe, samtidig med at skolerne i området får mulighed for at bruge parken til leg og læring som supplement til indendørs undervisning. Med byrumsmidler vil Hans Tavsens Park få en anden terrassering, der vil fungere som både et teknisk regnvandsanlæg og samtidig opfylde de lokale beboeres ønske om bedre opholdsmuligheder, flytning og opgradering af parkens eksisterende bemandede legepladser, bedre boldområder i parken og en terrænbearbejdning, der imødekommer en øget brugsværdi. Der er fokus på børneaktivitet, åbenhed og bedre tilgængelighed i terrænbearbejdningen ved de to bemandede legepladser og omkring de to skoler Blågård Skole og Nørrebro Park Skole.

Blågård Skole har bygninger på begge sider af Hans Tavsens Gade, men gaden er i dag et transitrum for cyklister, der udfordrer beboere og elevers mulighed for bruge arealet. Med initiativet omdannes denne del af Hans Tavsens Gade til et byrum med mulighed for sikker

cykeltrafik, ophold samt leg og læring for kvarterets børn og voksne. Dette areal har længe været et af lokalområdet hovedprioriteter i forhold til at skabe byrumsforbedringer i området.

B. Sammenhæng, bevægelse, leg og læring på Blågårds Skoles udearealer (10,0 mio. kr.)

De to indre skolegårde på Blågård Skole samt arealer mellem skolens bygninger og Hans Tavsens Park vil med tilførsel af byrumsmidler blive opgraderet og integreret med Hans Tavsens Park og Hans Tavsens Gade. Arealerne åbnes op og tilføres grønne øer til leg, bevægelse og læring samt god adgang til parken. Herved styrkes skolegårdens funktion for skolens elever samt for kvarterets beboere udenfor skoletiden. Arealerne er ikke en del af skybrudssikringen, men indgår efter et stærkt lokalt ønske i projektet 'Nørrebrosjælen'. Blandt andet har Blågård Skole længe efterspurgt en opgradering af området.

C. Hans Tavsens Gade ved Hellig Kors Kirke (9,5 mio. kr.)

Med byrumsmidler til dette område udvides byrummet mellem Blågård Skoles bygninger (med i delområde A) til også at omfatte den resterende del af Hans Tavsens Gade samt Hellig Kors Kirkes have og forplads. Ved at skabe et større byrum med leg, læring og sikker cykeltrafik i hele Hans Tavsens Gade samt mulighed for ophold i kirkehaven styrkes effekten af de fysiske tiltag, fx i forhold til øget byliv. Hellig Kors Kirkes have og forplads åbnes op og integreres i byrummet samtidig med, at der etableres en trafikikker overgang på tværs af Kapelvej mod Korsgade.

D. Trafiksikkerhed, ophold og grønt i Korsgade og på Askovgårdens Plads (8,7 mio. kr.)

Med HOFOR's skybrudssikring etableres der en skybrudsvej, som består af en ændring i vejprofilen og en rende langs fortovet til at transportere regnvand på overfladen. Vedtages scenariet, vil byrumsmidlerne give mulighed for at etablere bænke, grønne pladser, træer og anden beplantning på skybrudsvejen fra Hellig Kors Kirke til Peblinge Sø. Med scenariet vil byrummet ved Askovgårdens Plads i Korsgade øge fremkommelighed og trafiksikkerhed for cyklister og skolebørn. Herved bliver Korsgade en sikker skolevej til Blågård Skole. Det forventes, at der skal nedlægges 20 parkeringspladser i Korsgade (blå zone). Af disse forventes syv parkeringspladser at kunne reetableres andre steder i blå zone.

E. Fem mindre byrum langs Hans Tavsens Park (7,2 mio. kr.)

Langs Hans Tavsens Park vil en investering i byrumsforbedringer give mulighed for at etablere fem byrum på henholdsvis Jesper Brochmands Gade samt på fire mindre pladser mod Struenseegade. De fem byrum indrettes som grønne hverdagsbyrum med mere bynatur, opholdsmuligheder og bedre tilgængelighed til Hans Tavsens Park.

2. Byrumsløsning i Hans Tavsens Park, Hans Tavsens Gade mellem Blågård Skoles bygninger og Blågård Skoles to skolegårde (36,7 mio. kr.)

I scenarie 2 gennemføres skybruds- og byrumsprojektet 'Nørrebrosjælen' kun i Hans Tavsens Park, i Hans Tavsens Gade mellem Blågård Skoles bygninger og på Blågård Skoles udearealer (delområde A og B) som beskrevet ovenfor. Både Korsgade og dele af Hans Tavsens Gade (delområde C og D) vil med dette scenarie blive gennemført som en ren hydraulisk løsning uden tilføjelse af byrumsmidler. De tre mindre byrum langs Hans Tavsens Gade (delområde E) er ikke omfattet af skybrudsprojektet og vil ikke blive etableret.

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.

Scenarie 1 har en estimeret beskæftigelseeffekt på 74,6 årsværk, og scenarie 2 har en estimeret beskæftigelseeffekt på 43,4 årsværk.

Økonomi

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 62,1 mio. kr. i perioden 2018-2023. Der skal som en konsekvens af scenarie 1 tilføres afledte driftsudgifter på 1,5 mio. kr. i 2023 og 3,6 mio. kr. årligt fra 2024 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med nedlæggelse af 13 parkeringspladser i Korsgade (delområde D) på 0,1 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Scenarie 1 forventes ibrugtaget i august 2023.

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 36,8 mio. kr. i perioden 2018-2022. Der skal som en konsekvens af scenarie 2 tilføres afledte driftsudgifter på 2,3 mio. kr. årligt fra 2023 og frem. Scenarie 2 forventes ibrugtaget i december 2022.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	I alt
Scenarie 1	Anlæg	1.800	2.750	2.750	20.000	20.000	14.846		62.146
Scenarie 1: Vedligehold og afledt drift	Service						1.505	3.610	5.115
Scenarie 1: Provenutab					108	108	108	108	432
Udgifter i alt – Scenarie 1		1.800	2.750	2.750	20.108	20.108	16.459	3.718	67.693
Scenarie 2	Anlæg	1.000	2.000	2.000	19.329	12.394			36.723
Scenarie 2: Vedligehold og afledt drift	Service						2.300	2.300	4.600
Udgifter i alt – Scenarie 2		1.000	2.000	2.000	19.329	12.444	2.300	2.300	41.323

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

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Risiciene relateret til projektet uddybes i det følgende.

Forbehold for projektets endelige udformning

For både scenarie 1 og 2 gælder det, at de skybrudstekniske forhold kan ændre sig, når projektet detailprojekteres. Der kan derfor forekomme ændringer, som kan påvirke byrummets udformning.

Hans Tavsens Park er funktionsfredet

Da Hans Tavsens Park er underlagt en funktionsfredning, skal en fremtidig renovering godkendes af Fredningsnævnet. Denne myndighedsbehandling vil kunne forsinke projektet, hvilket der er taget højde for i tidsplanen. For at imødegå risikoen for forsinkelse er Teknik- og Miljøforvaltningen i dialog med Fredningstilsynet for at afklare Fredningsnævnets betingelser. Fredningsnævnet tager ikke stilling, før det endelige projektforslag foreligger ligesom det ikke er muligt at få en forhåndsgodkendelse af projektet. Fredningsnævnet vurderer om parkens funktions- og brugsværdi kan opretholdes, når parken indrettes til at kunne håndtere skybrud.

Arkæologiske forhold

Hans Tavsens Park er anlagt i et område, hvor der tidligere har ligget en pestkirkegård. Placeringen af parken medfører, at der er historisk interesse for området, hvorfor Teknik- og Miljøforvaltningen har indledt dialog med Københavns Bymuseum. Omkostninger til arkæologiske undersøgelser påhviler HOFOR, men er tidskrævende, hvilket der er taget højde for i tidsplanen. Derudover skal der indledes en dialog med andre høringsberettigede organisationer om projektet.

Anlæg på ikke kommunalt areal

Rensebassinet ved Korsgadehallen ligger på et areal, som er ejet af boligselskabet fsb. Der er påbegyndt dialog med fsb om betingelser, men der er endnu ikke lavet en endelig aftale om etablering af projektet. For at mindske risikoen for at projektet bliver forsinket, hvis der ikke bliver lavet en aftale, har forvaltningens rådgiver sideløbende undersøgt alternative placeringer af rensbassinet på kommunal grund.

Tilbygning på Blågård Skoles udeareal

Børne- og Ungdomsforvaltningen forventer at præsentere et ønske om kapacitetsudvidelse af Blågård Skole fra 3 til 4 spor til Budget 2019, hvilket forventes at indebære en tilbygning på skolens udeareal (delområde B). Dialogen mellem Børne- og Ungdomsforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen har vist, at det med mindre tilpasninger er muligt både at realisere "Nørrebrosjælen" og opføre en eventuel tilbygning på Blågård Skoles udearealer. Opførelse af en tilbygning vil blive koordineret med anlæg af Blågård Skoles udearealer.

Bevillingstekniske oplysninger

Scenarie 1: 'Nørrebrosjælen'

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 62,1 mio. kr. i perioden 2018-2023. Der skal som en konsekvens af scenarie 1 tilføres afledte driftsudgifter på 1,5 mio. kr. i 2023 og 3,6 mio. kr. årligt fra 2024 og frem. Der er desuden et provenutab forbundet med scenariet på 0,1 mio. kr. årligt fra 2021 og frem som følge af nedlæggelsen af 13 parkeringspladser i blå zone. Scenarie 2 forventes ibrugtaget i august 2023.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter for scenarie 1. 'Nørrebrosjælen'

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>									
- Projektering	1.800	2.750	2.750	1.500	1.500	1.282		11.582	11.582*
- Udførsel				18.500	18.500	13.564		50.564	
Anlægsudgifter i alt	1.800	2.750	2.750	20.000	20.000	14.846		62.146	11.582*
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Vedligehold og afledt drift						1.505	3.610	5.115	
Afledte serviceudgifter i alt						1.505	3.610	5.115	
<i>Afledte servicemåltalseffekt</i>									
- Provenutab				108	108	108	108	432	
Afledte serviceudgifter i alt				108	108	108	108	432	

Scenarie 2: Byrumsløsning i Hans Tavsens Park, Hans Tavsens Gade mellem Blågård Skoles bygninger og Blågård Skoles udearealer

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 36,7 mio. kr. i perioden 2018-2022. Der skal som en konsekvens af scenarie 2 tilføres afledte driftsudgifter på 2,3 mio. kr. årligt fra 2023 og frem. Scenarie 2 forventes ibrugtaget i december 2022.

Tabel 3 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter for scenarie 2. Byrumsløsning i Hans Tavsens Park, Hans Tavsens Gade mellem Blågård Skoles bygninger og Blågård Skoles udearealer

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>								
- Projektering	1.000	2.000	2.000	1.000	868		6.868	6.868*
- Udførsel				18.329	11.526		29.855	
Anlægsudgifter i alt	1.000	2.000	2.000	19.329	12.394		36.723	6.868*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift						2.300	2.300	
Afledte serviceudgifter i alt						2.300	2.300	

Tabel 4 – Tidsangivelse

Scenarie 1: 'Nørrebrosjælen'

Anlægsprojektet forventes igangsat maj 2021 og ibrugtaget august 2023.

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

Tabel 5 – Tidsangivelse

Scenarie 2: Byrumsløsning i Hans Tavsens Park, Hans Tavsens Gade mellem Blågård Skoles bygninger og Blågård Skoles udearealer

Anlægsprojektet forventes igangsat maj 2021 og ibrugtaget december 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	December 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2022

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	X	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest

Bilag

Bilag 1: Byrumsmidler til skybrudsprojekt i området ved Hans Tavsens Park

Bilag 2: Sammenhæng mellem budgetnotaterne TM5 og BU16

Henvisning

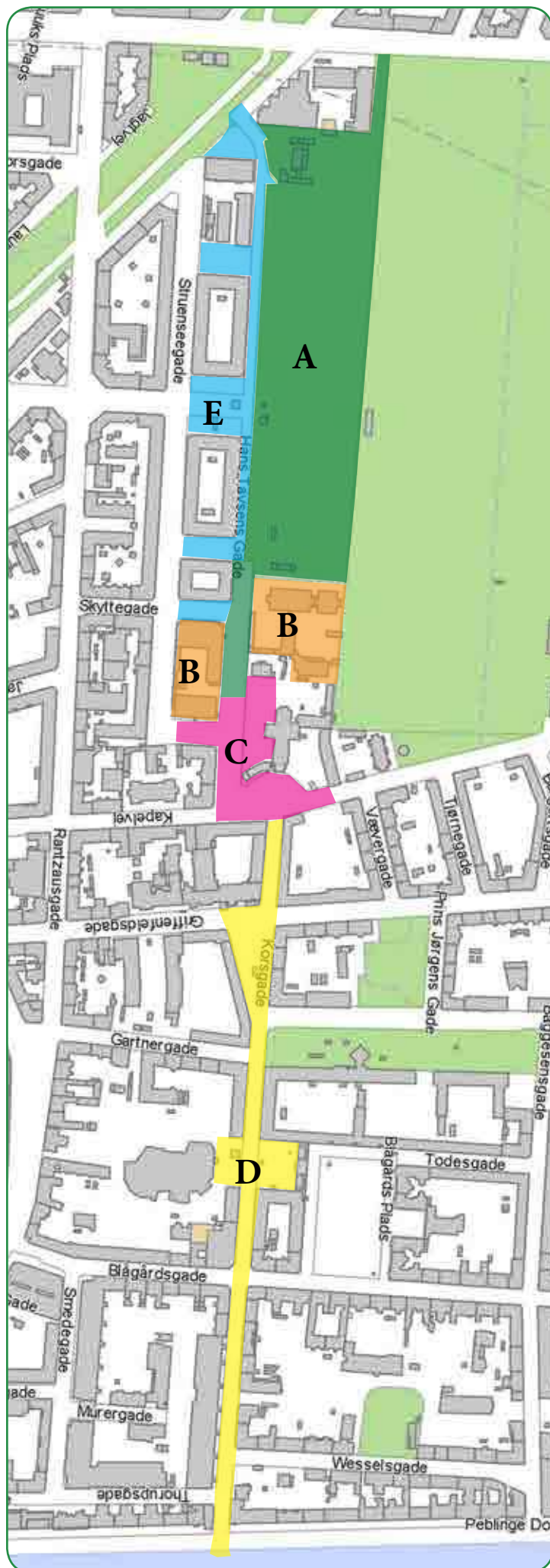
<http://www.sla.dk/dk/projects/hanstavsenspark/>

BILAG 1: Byrumsmidler til skybrudsprojekt i området ved Hans Tavsens Park

BILAG 1

Afgrænsning af projektområde i ”Nørrebro-sjælen”

- A** Hans Tavsens Park (26,8 mio. kr.)
- B** Blågårds Skoles udearealer (10,0 mio. kr.)
- C** Hans Tavsens Gade mellem Blågårds Skoles bygninger og ved Hellig Kors Kirkes have og forplads (9,5 mio. kr.)
- D** Korsgade og Askovgårdens Plads (8,7 mio. kr.)
- E** Fem mindre byrum langs Hans Tavsens Gade (7,2 mio. kr.)



HANS TAVSENS PARK/ BLÅGÅRD SKOLE

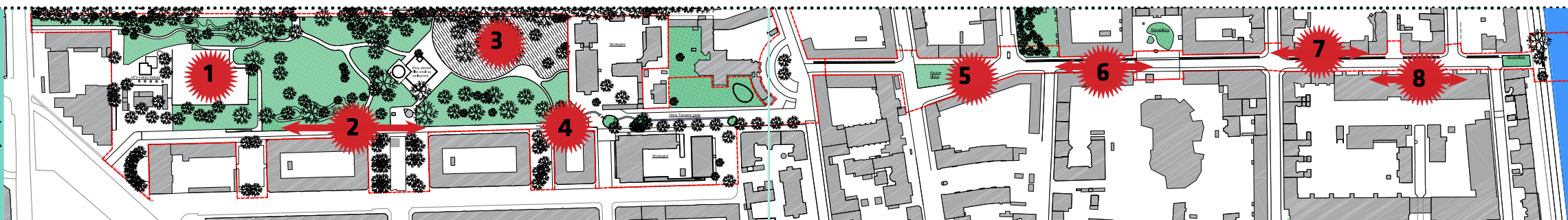
KORSGADE

1 NUVÆRENDE FORHOLD



2 REN HYDRAULISK LØSNING*

* SLA og Rambøll udarbejdede i foråret 2017 et idéoplæg til en hydraulisk løsning. Dette idéoplæg skal tages med alle forbehold, da den rene hydrauliske løsning ikke er videreudviklet eller detailprojekteret nærmere og de skybrudstekniske forhold kan ændre sig, når projektet detailprojekteres.



= OBS-punkter

1 Vand føres forbi skolen uden at boldbaner flyttes og renoveres. Slidt belægning bevares.

2 Ny barriere ved stejl og rå parkkant.

3 Legepladsen HTØ flyttes uden at inventar og bygning forbedres.

4 Ny terrænbarriere ved central adgang til park.

5 Klimasikring på Askovgårdens Plads tilpasses ikke lokale ønsker.

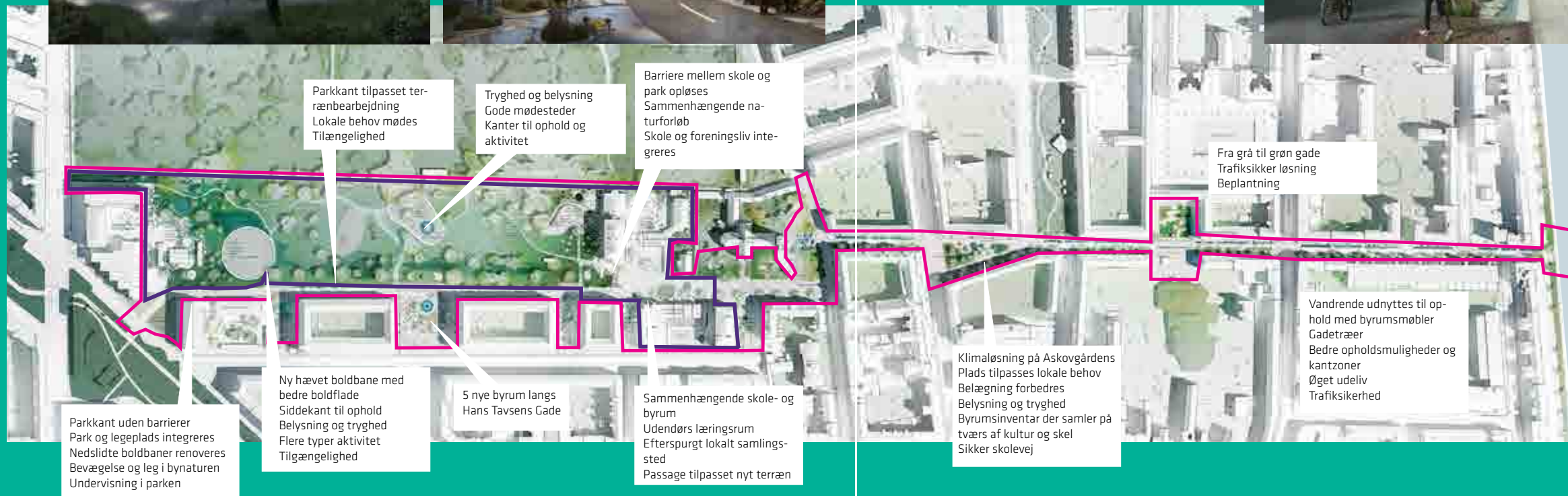
6 Ingen trafikløsning.

7 Vandrende uden bylivsinventar.

8 Ingen træer eller grønt i Korsgade.

3 NØRREBRO SJÆLEN

— SCENARIO 1
— SCENARIO 2



Parkkant tilpasset terrænbearbejdning
Lokale behov mødes
Tilgængelighed

Tryghed og belysning
Code mødesteder
Kanter til ophold og aktivitet

Barriere mellem skole og park opløses
Sammenhængende naturforløb
Skole og foreningsliv integreres

Fra grå til grøn gade
Trafiksikker løsning
Beplantning

Parkkant uden barrierer
Park og legeplads integreres
Nedslidte boldbaner renoveres
Bevægelse og leg i bynaturen
Undervisning i parken

Ny hævet boldbane med bedre boldflade
Siddekant til ophold
Belysning og tryghed
Flere typer aktivitet
Tilgængelighed

5 nye byrum langs Hans Tavsens Gade

Sammenhængende skole- og byrum
Udendørs læringsrum
Efterspurgt lokalt samlingssted
Passage tilpasset nyt terræn

Klimaløsning på Askovgårdens Plads tilpasses lokale behov
Belægning forbedres
Belysning og tryghed
Byrumsinventar der samler på tværs af kultur og skel
Sikker skolevej

Vandrende udnyttes til ophold med byrumsmøbler
Gadetræer
Bedre opholdsmuligheder og kantzoner
Øget udeliv
Trafiksikkerhed



13. marts 2018

Bilag 2. Sammenhængen mellem TM5 Byrumsmidler til skybrudsprojekt i området ved Hans Tavsens Park og BU16 Udeskole på Nørrebro Park Skole

I dette bilag redegøres for sammenhængen mellem budgetnotaterne TM5 og BU16 på baggrund af nedenstående hensigtserklæring fra Budget 2018:

- *”Parterne er enige om, at Børne- og Ungdomsforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder forslag til skybrudsprojekt samt udvidelse af skolekapaciteten til overførselssagen 2017-2018.”*

Der er udarbejdet to separate notater fordi ønsket om byrumsmidler til skybrudssikring og udvidet skolekapacitet på Nørrebro ikke længere er indbyrdes afhængige.

Teknik- og Miljøforvaltningen redegør i TM5 for skybrudsprojektet i Hans Tavsens Park og mulige scenarier til byrumsfinansiering. Børne- og Ungdomsforvaltningen redegør i BU16 for en servicebevilling til udeskole for en af parkens tilstødende skoler Nørrebro Park Skole. Børne- og Ungdomsforvaltningen arbejder ikke længere med udeskole som kapacitet, jf. nedenstående. Gives der midler til både byrumsfinansiering og udeskole på Nørrebro Park Skole, vil der være mulighed for at indrette og anvende Hans Tavsens Park med fokus på læring i bl.a. fysiske læringsmiljøer.

TM5 Byrumsmidler til skybrudsprojekt i område ved Hans Tavsens Park

Teknik- og Miljøforvaltningen fremlægger to scenarier for etablering af byrum i forbindelse med skybrudsprojektet. De to scenarier adskiller sig fra hinanden ved, at scenarie 1 indeholder hele det oprindelige konkurrenceområde og oprindelige projekt NØRREBROSJÆLEN, mens scenarie 2 udelukkende indeholder byrumsforbedringer i Hans Tavsens Park og skolens nærområder. Ønskes hele konkurrencens anlægsprojekt gennemført, skal der bevilliges 62,1 mio. kr. Teknik- og Miljøforvaltningens to anlægsscenarier kan gennemføres med eller uden Børne- og Ungdomsforvaltningens budgetnotat.

Børne- og Ungdomsforvaltningen bakker op om byrumsprojektet med henvisning til at skolens og elevernes behov i høj grad er integreret i byrumsløsningerne og det vil give et tiltrængt kvalitetsløft til skolens nærområder og læringsmiljø.

Områdefornyelsen Nørrebro

Blågårds Plads 5, 2. sal
Postboks 339
2200 København N

EAN nummer
5798009809452

BU16 Udeskole på Nørrebro Park Skole

Børne- og Ungdomsforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen havde før budgetforhandlingerne om Budget 18, udarbejdet et projekt, hvor der samtidig med skybrudssikring i Hans Tavsens Park og Korsgade indrettes fysiske læringsmiljøer til brug for udeskole, til brug for Nørrebro Park skole. Den oprindelige tanke var, at dette skulle løse 0,5 skolespor samlet for både Blågård Skole og Nørrebro Park Skole og samtidig være en mulighed for at teste en løsning på skolernes kapacitetsudfordringer, som fordrer en anden pædagogisk praksis, der supplerer den ordinære undervisning.

Det er imidlertid fremsat følgende protokolbemærkning af BR (12/10 2017): *"Partierne mener, at udeskoler kan være et godt pædagogisk tiltag og vil derfor ikke afvise, at København af pædagogiske hensyn har udeskoler som en del af sin skolekapacitet, men partierne mener ikke, at udeskoler skal anvendes af kapacitetsmæssige hensyn."*

På den baggrund fremsætter Børne- og Ungdomsforvaltningen ikke et need to ønske om at anvende udeskole i Hans Tavsens Park med henblik på at løse 0,5 skolespor for Nørrebro Park Skole og Blågård Skole.

Der fremsættes et ønske om en varig servicebevilling på 1,2 mio. kr. årligt til Udeskole på Nørrebro Park Skole, der dækker ekstra personaleressourcer, transportomkostninger og midler til brug af eksterne læringsmiljøer.



TM18 Nordvestpassagen



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om etablering af en cykel- og gangforbindelse gennem Mimersparken og Mjølnerparken til Superkilen kaldet Nordvestpassagen. Der er tidligere afsat midler til Nordvestpassagen. Projekteringen viste imidlertid, at de afsatte midler ikke var tilstrækkelige til at etablere en tilgængelig, tryk og trafikssikker forbindelse. Midlerne blev derfor omdisponeret til andre projekter eller tilbageført til kommunekassen. Der er således ikke afsat midler til Nordvestpassagen på nuværende tidspunkt.

S-togsbanen udgør i dag en barriere imellem Nørrebro og Bispebjerg/Nordvest, og der findes ingen passage muligheder på strækningen imellem Nørrebrogade/Frederikssundsvej og Tagensvej. Der findes ligeledes ingen sammenhængende forbindelse imellem de tre cykelruter: Den grønne rute, Hareskovruten og Fasanvejsruten. Etableringen af Nordvestpassagen vil øge sammenkoblingen mellem Bispebjerg og Nørrebro og sammenkoble de tre cykelruter.

Indhold

Mjølnerparken og området heromkring er udpeget som udsat i *Politik for udsatte byområder* og har gennem den seneste tid været præget af øgede kriminalitets- og tryghedsudfordringer. Boligområdet står overfor gennemførelsen af en større fysisk helhedsplan de kommende år med tidssvarende boliger, nye facader og der indrettes nye butikker og publikumsorienterede funktioner i stueetagen. Målet er at Borgmestervangen i fremtiden bliver en ny aktiv hande lsgade og et trygt byrum på ydre Nørrebro. Etableringen af Nordvestpassagen understøtter helhedsplanen og skaber øget gennemstrømning og mere byliv i området, hvilket vil have en positiv påvirkning på den oplevede tryghed.

Dette budgetnotat indeholder to scenarier for Nordvestpassagen. Begge scenarier forbinder de tre cykelruter, men det vurderes, at scenarie 2 vil skabe den bedste bymæssige sammenkobling af Bispebjerg og Nørrebro, ligesom det vil bidrage mest til at skabe tryghed i nærområdet.

Scenarie 1. Smal tunnello sning og to ramper på Fyrbø dervej (67,6 mio. kr. i anlæg)

Dette forslag indeholder en smal betontunnello sning med en tilgængelig cykel- og fodgængerrampe i Mimersparken. På Fyrbø dervej er der to tilgængelige cykel- og fodgængerramper mod henholdsvis Lygten og den eksisterende sti mod Lersøparken. På

begge sider af underføringen sænkes en del af terrænet omkring ramperne. Løsningen kobler cykelrutenettet sammen. Mimersparken bevarer sin rekreative værdi, da det sænkede landskab vil få rampe og stier til at fremstå som en naturlig del af parken. Sænkningen af terrænet på Bispebjergsiden vil gøre mødet mellem de to ramper åbent og overskueligt og dermed øge den trafikale sikkerhed. Løsningen vil dog give dårlige oversigtsforhold ved tunnelen, og tunnelen vil derfor fremstå utryk.

Scenarie 2. Bro-underføring og to ramper på Fyrbødervej (76,7 mio. kr. i anlæg)

Dette forslag indeholder en underføring udført som sporbærende brokonstruktion. På Fyrbødervej etableres to tilgængelige cykel- og fodgængerramper mod henholdsvis Lygten og den eksisterende sti mod Lersøparken. På begge sider af underføringen sænkes en del af terrænet omkring ramperne. Løsningen kobler cykelrutenettet sammen. Mimersparken bevarer sin rekreative værdi, da det sænkede landskab vil få rampe og stier til at fremstå som en naturlig del af parken. Sænkningen af terrænet på Bispebjergsiden vil gøre mødet mellem de to ramper åbent og overskueligt og dermed øge den trafikale sikkerhed. Selve underføringen bliver bredere, mere lys og dermed tryggere. På begge sider vil løsningen have bedre oversigtsforhold på grund af den brede underføring. Denne løsning vurderes at have den bedste effekt på både sammenbindingen af og trygheden i området.

Overordnede målsætninger og effekter

Nordvestpassagen skal binde de grønne cykelruter Nørrebro-ruten og Hareskovruten samt supercykelstien Fasanvejsruten sammen. Dette vil opnås, når der er ramper fra både Lygten til Hareskovruten og Lersøparken til Nordvestpassagen og Nørrebro-ruten. Med disse ramper vil Nordvestpassagen blive et vigtigt knudepunkt for cykelruterne, som alle indgår i PLUSnettet, der er en samling af cykelforbindelser med særlig høj standard for plads, krydsninger og vedligehold, hvor mange cyklister kan færdes trygt og komfortabelt og i forskellige tempi. Nordvestpassagen har en væsentlig lokal effekt, hvad angår tryghed og fremkommelighed, og samtidig er det en væsentlig sammenkobling af Bispebjerg og Nørrebro. En bred underføring og et trygt stiforløb, der anlægges som en del af Mimersparken, vil øge brugen af Nordvestpassagen og Mimersparken, være tryghedsskabende og dermed øge sammenkoblingen af Bispebjerg og Nørrebro. Dertil vil forbindelsen bidrage til at skabe øget byliv og kundegrundlag for de nye butikker på den handelsgade der indrettes på Borgmestervangen.

Scenarie 1 har en estimeret beskæftigelseeffekt på 81,1 årsværk, mens scenarie 2 har en estimeret beskæftigelseeffekt på 92,0 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Scenarie 1. Smal tunnelloøsning og to ramper på Fyrbødervej

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 67,6 mio. kr. i perioden 2018-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,08 mio. kr. i 2022 og 0,8 mio. kr. årligt fra 2023 og frem.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Styrings-område	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt
Scenarie 1	Anlæg	300	1.650	5.000	14.950	25.150	20.515	67.565
Afledt drift	Service					81	830	911
Udgifter i alt, scenarie 1		300	1.650	5.000	14.950	25.231	21.345	68.476

Scenarie 2. Bro-underføring og to ramper på Fyrbødervej

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 76,7 mio. kr. i perioden 2018-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,08 mio. kr. i 2022 og 0,8 mio. kr. årligt fra 2023 og frem.

Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings-område	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt
Scenarie 2	Anlæg	300	1.950	5.000	20.800	28.650	19.996	76.696
Afledt drift	Service					81	830	911
Udgifter i alt, scenarie 2		300	1.950	5.000	20.800	28.731	20.826	77.607

Begge scenarier forventes ibrugtaget i juni 2023.

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

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er meget kompliceret, og der er derfor afsat 20 % af anlægssomkostningerne til uforudsete udgifter. Der er ikke foretaget dækkende geotekniske- og forureningsundersøgelser. Banedanmark skal samtidig godkende konstruktionen af underføringen, ligesom sporspærring skal aftales og koordineres med Banedanmark i god tid inden det mulige årlige sporspærringstidspunkt. Derudover er der udgifter til bustransport under sporspærringen. Disse udgifter er medregnet i projekteringen, og der er taget højde for det i tidsplanen.

Fælles for scenarierne er, at ramperne på Fyrbødervej kræver omlægning af adgangsveje og en mindre arealovertagelse, hvilket er fordyrende. Efter ønske fra ejer er der igangsat udarbejdelse af lokalplan for det private areal vest for S-banen, lokalplanen udpeger linjeføring for ramperne mod Lygten og Lersøparken samt omlægning af adgangsvej (dette medfører at rampeforløbet ændres lidt i forhold til skitserne i bilag 1 og 2). Noget af rampen mod Lersøparken ligger tæt på byggefelter i lokalplanen, hvilket kan medføre behov for ekstra kraftig terrænmur mod byggefeltet og eventuelt mod S-banen. Mod S-banen skal terrænmuren godkendes af Banedanmark. Begge løsninger forudsætter, at omlægningen af adgangsvejen sker i forbindelse med byggeri jf. lokalplanen, så det betales af den private bygherre. Desuden forudsættes, at der enten kan indgås aftale med grundejer om kommunalt brug af en del af det private areal på Bispebjergsiden til ramperne eller at arealovertagelsen kan holdes på et minimum, så kun arealet til ramperne samt et smalt areal langs ramperne skal overtages ved aftale eller ekspropriation. Desuden skal der koordineres med eventuelt privat byggeri jf. lokalplanen, hvilket kan påvirke tidsplan og økonomi.

Bevillingstekniske oplysninger

Scenarie 1. Smal tunnelloøsning og to ramper på Fyrbødervej

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 67,6 mio. kr., i perioden 2019-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,08 mio. kr. i 2022 og 0,8 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til drift og vedligehold.

Tabel 3 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter (scenarie 1)

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>								
- Projektering	300	1.650	5.000	2.350	800		10.100	6.950*
- Udførelse				12.600	24.350	20.515	57.465	
Anlægsudgifter i alt	300	1.650	5.000	14.950	25.150	20.515	67.565	6.950*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift					81	830	911	
Afledte serviceudgifter i alt					81	830	911	

Scenarie 2. Bro-underføring og ramper på Fyrbødervej

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 76,7 mio. kr. i perioden 2019-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,08 mio. kr. i 2022 og 0,8 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til drift og vedligehold.

Tabel 4 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter (scenarie 2)

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>								
- Projektering	300	1.950	5.000	2.650	900		10.800	7.900*
- Udførelse				18.150	27.750	19.996	65.896	
Anlægsudgifter i alt	300	1.950	5.000	20.800	28.650	19.996	76.696	7.900*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift					81	830	911	
Afledte serviceudgifter i alt					81	830	911	

Tabel 5 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet for begge scenarier forventes fysisk igangsat august 2020 og ibrugtaget juni 2023.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2020
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2023

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kræver yderligere udvalgsbehandling for at blive fysisk igangsat.

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 Overførselssagen 2012-2013, Budget 2014 og Budget 2015 blev der afsat 37,0 mio. kr. til etablering af en cykel- og gangforbindelse fra Lygten via Fyrbødervej, under banelegemet og gennem Mimersparken og Mjølnerparken til Superkilen. Det viste sig efterfølgende, at de afsatte midler ikke var tilstrækkelige til at etablere en tilgængelig, tryk og trafiksikker forbindelse. Restmidlerne blev derfor omdisponeret til andre projekter eller tilbageført til kommunekassen. Der er således ikke afsat midler til Nordvestpassagen på nuværende tidspunkt.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2012-13			20.000				
Budgetaftale 2014				12.000			
Budgetaftale 2015					5.000		
Afsatte midler i alt			20.000	12.000	5.000		

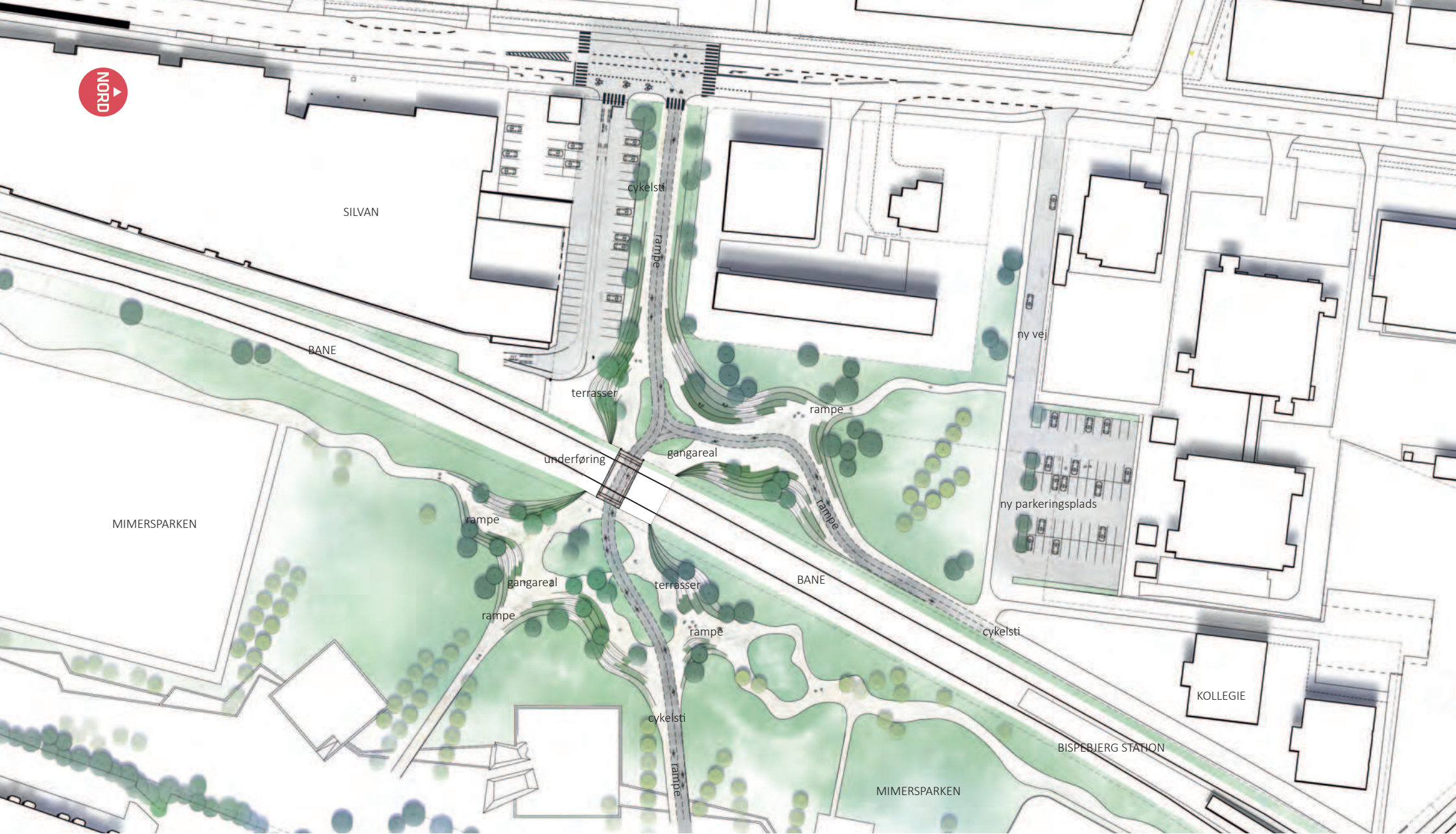
Henvisninger

Indstilling om Projektskitse for Nordvestpassagen, Nørrebro/Bispebjerg, Teknik- og Miljøudvalget den 22. februar 2016.

<https://www.kk.dk/indhold/teknik-og-miljoudvalgets-modemateriale/22022016/edoc-agenda/92a02adc-9b69-4e98-b060-0fa49c2f9ba0/fe41299a-3732-4b2c-8b1b-80e9c1e9e19f>

Bilag

- Bilag 1. Nordvestpassagen skitse, scenarie 1
- Bilag 2. Nordvestpassagen skitse, scenarie 2
- Bilag 3. Cykelrutekort



NORD

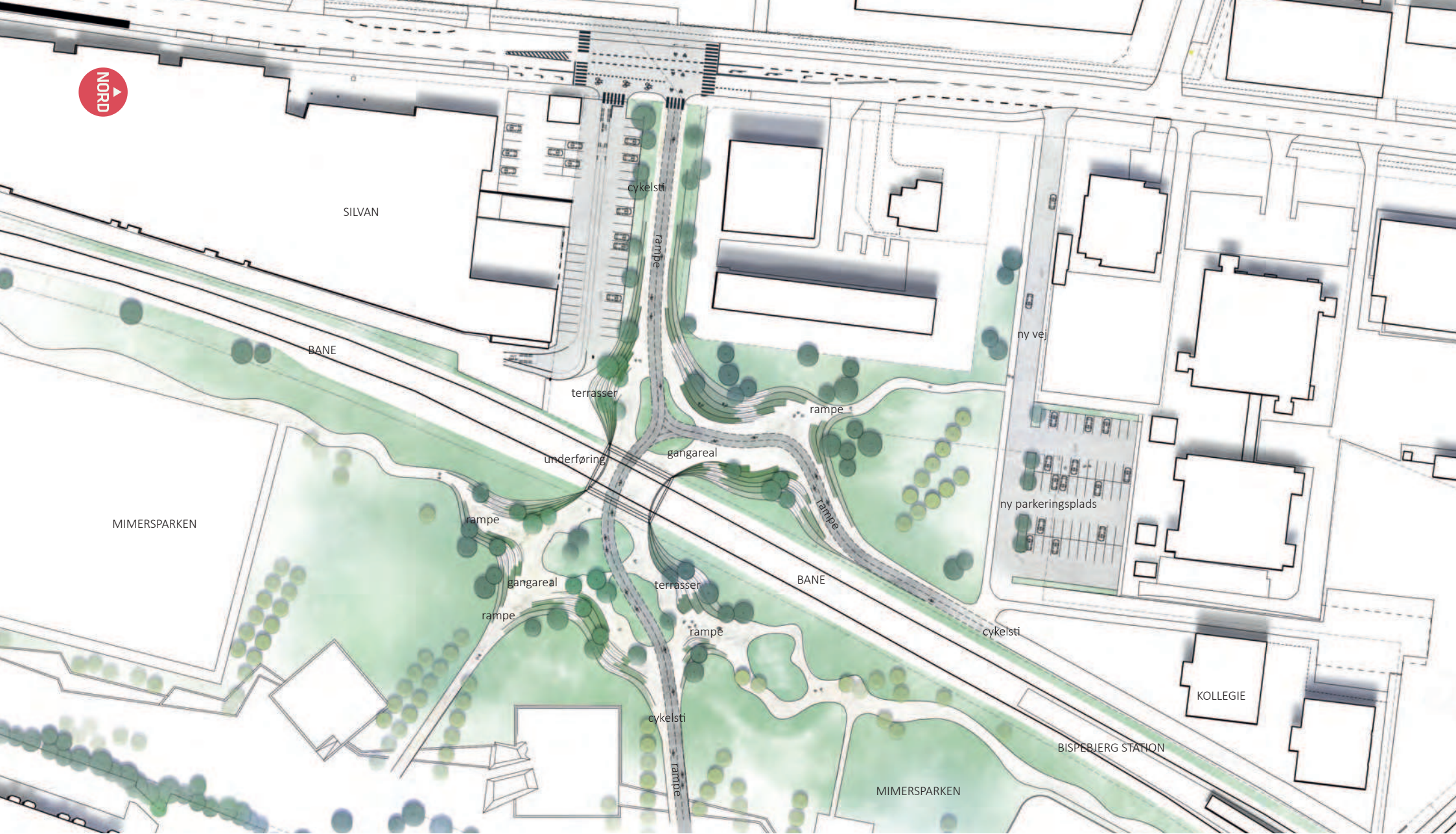
NORDVESTPASSAGEN

Fyrbødervej/Mimersparken

Skitse, scenarie 1

Bilag 1





NORDVESTPASSAGEN

Fyrbødervej/Mimersparken

Skitse, scenarie 2

Bilag 2





 Nørrebro-ruten
Fremtidig linjeføring

 Nørrebro-ruten
Eksisterende cykel- og gangforbindelse

 Fremtidige vejforbindelser
Anden entreprise

 Fasanvej-ruten
Fremtidig Supercykelsti

 Hareskov-ruten
Fremtidig cykel- og gangforbindelse

NORDVESTPASSAGEN

Fyrbødervej/Mimersparken

Cykelrutekort

Bilag 3





TM14 Supplerende finansiering til Mimersparkens kvarterhus



Baggrund

Københavns Kommune har tidligere vedtaget, at der i fællesskab med Lejerbo København skal opføres et kvarterhus i Mimersparken på Nørrebro. Kvarterhuset kan trods allerede gennemførte besparelser ikke opføres inden for den eksisterende bevilling, og projektet er derfor sat i bero, indtil der er klarhed over økonomien. Det er derfor nødvendigt at afsætte yderligere midler, hvis projektet skal gennemføres.

Kvarterhuset skal samle tre funktioner, som tidligere har været planlagt at opføre i enkeltstående huse, og der er således givet bevilling til disse projekter. Teknik- og Miljøforvaltningen skal bidrage med finansiering til funktioner, der vedrører bemandede legepladser. Kultur- og Fritidsforvaltningen skal bidrage med finansiering til omklædningsfaciliteter til parkens boldbaner. Lejerbo København skal bidrage med etablering af ejendomskontorer og fælleshus. Ved at samle disse funktioner i et kvarterhus, opnås besparelser og trygheden i Mimersparken og beboersammenholdet i Mjølnerparken understøttes.

Lejerbo København ønsker med stor sandsynlighed at opføre deres fælleshus som et solitært byggeri, hvis der ikke findes midler ved Overførselssagen 2017-2018. Det er derfor afgørende for projektet, at midlerne afsættes, såfremt et fælles projekt med Lejerbo København ønskes gennemført.

Indhold

Mjølnerparken gennemgår de kommende 5-6 år en omfattende fysisk helhedsplan, der indebærer renoveringer, nybyggeri og infrastrukturelle forbedringer. Kvarterhuset er indtænkt som omdrejningspunkt i den samlede helhedsplan. Det er derfor vigtigt, at kvarterhuset etableres tidligt i forløbet, da det vil fremstå som symbol for transformationen af området. Det er også praktisk nødvendigt, da flere funktioner i området skal flyttes til kvarterhuset for at give plads til renoveringer, blandt andet nedrivning af det eksisterende fælleshus.

Det har i forbindelse med projekteringen af kvarterhuset vist sig, at de oprindeligt afsatte midler ikke var tilstrækkelige. Styregruppen har pointeret, at huset skulle bygges inden for den allerede afsatte bevillingsramme, og der er derfor foretaget en række besparelser. Det har dog ikke været muligt at nå helt i mål, hvilket har resulteret i en revidering af projektet, der involverer meromkostninger.

Som følge af bandeulighederne, indeholder begge scenarier midler til adgangskontrol, tyverialarm, ekstra belysning, videoovervågning og lignende.

Dette budgetnotat indeholder to scenarier.

Scenarie 1. Kvarterhus inkl. ekstrafunktioner til bemandede legepladser (3,7 mio. kr. i anlæg)

Der opføres et kvarterhus, herunder omklædningsfaciliteter til parkens boldbaner samt ekstra funktioner til de bemandede legepladser.

De bemandede legepladser har nu virket i området i en længere periode i midlertidige pavilloner på ca. 100 m² samt en container til redskaber med videre. Den oprindelige plan var, at de bemandede legepladser skulle råde over 71 m² i kvarterhuset, hvilket nu vurderes at være for lidt i lyset af erfaringerne fra de midlertidige pavilloner. De bemandede legepladser har derfor brug for 29 m² mere end oprindeligt foreslået, så de har et samlet areal på 100 m² i kvarterhuset, herunder køkken, garderobe og andre mindre optioner.

Scenarie 2. Kvarterhus (2,5 mio. kr. i anlæg)

Der opføres et samlet kvarterhus af lavere kvalitet end oprindeligt tænkt, hvor der kun tilføres de ekstra funktioner, der er absolut nødvendige, herunder omklædningsfaciliteter til parkens boldbaner samt 71 m² til de bemandede legepladser. Der er ingen ekstra plads til de bemandede legepladser, og flere af optionerne er ligeledes sparet væk.

Konsekvenser ved manglende gennemførelse

Gennemføres ingen af scenarierne, vil det betyde, at parterne skal betale de hidtidige projekterings- og sagsomkostninger på ca. 1,8 mio. kr. Kommunens andel heraf vil være mellem 0,3 og 0,9 mio. kr. Det konkrete beløb er usikkert, da omkostningsfordelingen mellem parterne endnu ikke er endeligt fastlagt.

Ydermere skal det undersøges, om de tre projekter kan gennemføres som blivende pavilloner eller som separate nyopførelser. Lejerbo København vil formentlig kræve arbejdet afsluttet og fortsætte med at bygge eget fælleshus, der udelukkende vil rumme funktionerne til Lejerbos egne aktiviteter.

Udgifterne til disse projekter er ukendte, men der må påregnes ekstraudgifter for Københavns Kommune i samme omfang som fordyrelsen af kvarterhuset ved forurening, brugerønsker, nye projekteringsudgifter med videre. Såfremt der ikke etableres et fælles, kommunalt kvarterhus, skal Københavns Kommune afsøge mulighederne for at etablere faciliteter indenfor den tilbageblivende finansiering, eventuelt ved at gøre de midlertidige pavilloner permanente. Det vil kræve et tillæg til den gældende lokalplan, der foreskriver et samlet hus, og derfor forsinke sagen i mindst et år.

Overordnede målsætninger og effekter

Kvarterhuset skal fungere som en lokal attraktion i Mimersparken, der vil tiltrække beboere fra lokalområdet og fra København som helhed. Målet hermed er at generere mere byliv i området, der vil bidrage til øget tryghed. Ved at opføre bemandede legepladser, faciliteter til boldbanerne og beboerhus til Mjølnerparkens beboere i et samlet hus opnås synergi og mødesteder på tværs af de tre funktioner.

Scenarie 1 har en estimeret beskæftigelseeffekt på 4,4 årsværk, mens scenarie 2 har en estimeret beskæftigelseeffekt på 3 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,7 mio. kr. i 2019. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2020.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder (Scenarie 1)

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	Udvalg	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
<i>Scenarie 1. Kvarterhus inkl. ekstrafunktioner til bemandede legepladser</i>								
- Bemandede legepladser inkl. ekstrafunktioner	Anlæg	TMU		2.732				2.732
- Omklædningsfaciliteter	Anlæg	KFU		937				937
Udgifter i alt				3.669				3.669

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,5 mio. kr. i 2019. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2020.

Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder (Scenarie 2)

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	Udvalg	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
<i>Scenarie 2. Kvarterhus</i>								
- Bemandede legepladser	Anlæg	TMU		1.425				1.425
- Omklædningsfaciliteter	Anlæg	KFU		1.096				1.096
Udgifter i alt				2.521				2.521

Anlægsudgifterne til etablering af omklædningsfaciliteter til parkens boldbaner varierer i de to scenarier, men dækker over samme fysiske anlæg. Dette skyldes, at fordelingstallene for delingen af finansieringen mellem Lejerbo København og Københavns Kommune ligeledes varierer.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret. Der er ikke foretaget dækkende geotekniske undersøgelser eller prissætning af forurenede jord. Lejerbo København vil fungere som bygherre på sagen og har indregnet risikotillæg på 15 %, der betales efter fordelingsnøgle af alle projektets parter. Dette beløb indgår i projektets udgifter.

Lejerbo København har ikke endeligt besluttet sig for, hvor meget plads de vil opføre, og dette vil påvirke byggeriet.

Bevillingstekniske oplysninger

Scenarie 1. Kvarterhus inkl. ekstrafunktioner til bemandede legepladser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,7 mio. kr. i 2019. Der skal ikke tilføres midler til afledt drift som følge af projektet, da dette allerede er sikret i Budget 2014.

Tabel 3 – anlægsudgifter (Scenarie 1)

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Bemandede legepladser inkl. ekstrarfunktioner (TMU)		2.732				2.732	2.732
- Boldbanerne (KFU)		937				937	937
Anlægsudgifter i alt		3.669				3.669	3.669

Scenarie 2. Kvarterhus

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,5 mio. kr. i 2019. Der skal ikke tilføres midler til afledt drift som følge af projektet, da dette allerede er sikret i Budget 2014.

Tabel 4 – anlægsudgifter (Scenarie 2)

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Bemandede legepladser (TMU)		1.425				1.425	1.425
- Boldbanerne (KFU)		1.096				1.096	1.096
Anlægsudgifter i alt		2.521				2.521	2.521

Anlægsudgifterne til etablering af omklædningsfaciliteter til parkens boldbaner er anderledes i scenarie 2 end i scenarie 1, fordi fordelingen af finansieringen mellem de tre parter (Lejerbo, Kultur- og Fritidsudvalget og Teknik- og Miljøudvalget) varierer i de to scenarier. Udgifterne dækker således over samme anlæg.

Tabel 5 – Tidsangivelse (Scenarie 1)

Anlægsprojektet forventes igangsat april 2019 og ibrugtaget juni 2020.

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

Tabel 6 – Tidsangivelse (Scenarie 2)

Anlægsprojektet forventes igangsat april 2019 og ibrugtaget juni 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Maj 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 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	Valby	Amager Øst
Nørrebro	X	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest

Tidligere afsatte midler

Der er afsat 3,3 mio. kr. til opførsel af bygning til bemandet legeplads i Budget 2014. Der er ydermere afsat 3,0 mio. kr. til opførsel af bygning til boldbanerne i Overførselssagen 2012-2013.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2012-13		3.000					
Budgetaftale 2014			3.300				
Afsatte midler i alt		3.000	3.300				



ØK33 Tryghedsløft i udsatte by- og boligområder

Baggrund

Budgetnotatet er bestilt af Socialdemokraterne.

Indhold

Den fysiske indretning af byen er en vigtig faktor i borgernes oplevelse af tryghed. Flere steder i København kan kommunen, med relativt enkle midler, øge trygheden. Det kan eksempelvis være ved tiltag som bedre belysning, mindre trafikforanstaltninger samt nyt eller ændret interiør.

Tidligere afsatte midler til tryghedsløft er blandt andet anvendt til etablering af vejbumper ved Heimdalsgade, forhindringer for gennemkørsel i bil ved Krakas Plads samt bedre belysning i parker mv.

Det foreslås, at midlerne i dette budgetnotat målrettes tiltag i udsatte by- og boligområder. De enkelte tryghedsløft udvælges i samarbejde med Københavns Politi og godkendes af Sikker Bys styregruppe. Økonomiudvalget vil få forelagt en orientering om de udvalgte tryghedsløft.

Det forventes, at der for hver 1 mio. kr. kan gennemføres 4-8 tryghedsløft. Hertil kommer afledte driftsudgifter og projektledelse i TMF. Erfaringen fra tidligere iværksatte tryghedsløft er, at der ofte er behov for tungere løft end de ca. 50 t. kr., der tidligere har været afsat til hvert tiltag.

Den forventede effekt af budgetønsket er at øge trygheden for borgere i udsatte by- og boligområder. Forslaget understøtter derudover princippet om *Fokus på lokalområder med tryghedsudfordringer* i Københavns Kommunes Sikker By strategi 2018-2021.

Økonomi

Der afsættes 1,0 mio. kr. til udførelse af tryghedsløft. Hertil kommer 240 t. kr. i 2018 og 40 t. kr. i 2019 og frem i afledte driftsudgifter.

Budgetønsket kan skaleres.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	I alt
Pulje til etablering af tryghedsløft i de mest utrygge byområder	Anlæg	1.000	0	0	0	1.000
- Afledt drift	Service	40	40	40	40	160
- Projektledelse	Service	200	0	0	0	200
Udgifter i alt		1.240	40	40	40	1.360

Risikovurdering

Der vurderes ikke at være risici forbundet med forslaget.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 - Øvrige anlægsprojekter:

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	Udvalg	Bevilling	2018	2019	2020	2021	I alt	*
Anlægsudgift	TMU	Ordinær anlæg	1.000	0	0	0	0	*
Anlægsudgifter i alt			1.000	0	0	0	1.000	
- Afledt drift	TMU	Ordinær service	40	40	40	40	160	
- Projektledelse	TMU	Ordinær service	200	0	0	0	200	
Afledte serviceudgifter i alt			240	40	40	40	360	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2015	3,0	0	3,0	0
Overførselssagen 2016-17	0	0	0,5	0
Afsatte midler i alt	3,0	0	3,5	0



TM22 Foranalyse om nedrivning af Bispeengbuen



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om midler til en foranalyse om nedrivning af Bispeengbuen. I Budget 2014 og 2015 blev der afsat midler til en forundersøgelse vedrørende en omlægning af Åboulevard, hvori en nedrivning af Bispeengbuen indgik som element. Med dette budgetnotat søges der om midler til en foranalyse, som kan danne udgangspunkt for et revideret beslutningsgrundlag om en nedrivning af Bispeengbuen og en omdannelse af strækningen. Folketinget har afsat 125,0 mio. kr. til at renovere Bispeengbuen i 2020. En eventuel nedrivning skal derfor besluttes og afklares med staten forud for den planlagte renovering.

Indhold

Bispeengbuen er ejet af staten og står overfor en større renovering i 2020. Det skal derfor afklares tidligt i forløbet, hvordan staten forholder sig til deltagelse i projektet for at undgå unødige renoveringer samt eventuelle betingelser for overdragelse. København og Frederiksberg Kommune har i januar 2018 været i dialog med transport-, bygnings- og boligministeren, som har givet positiv tilkendegivelse vedrørende en eventuel overdragelse af Bispeengbuen.

Teknik- og Miljøudvalget blev i efteråret 2017 forelagt resultaterne af forundersøgelsen af mulighederne for at etablere en trafiktunnel og anlægge en åpark langs Ågade og Åboulevard. Med udgangspunkt i disse resultater skal nye analyser fastlægge en samlet vurdering af omkostningerne for en eventuel nedrivning af Bispeengbuen samt etablering af en ny trafikløsning med nye byrum.

Med budgetnotatet søges der om midler til en foranalyse, projektledelse og løbende drøftelse med Frederiksberg Kommune og staten, der skal afklare følgende:

- Beregninger af omkostninger til nedrivning af Bispeengbuen.
- Analyser af to fremtidige løsninger, herunder en tunnellægning og en ny vej på terræn.
- Beregninger af den samlede business case for omdannelse, herunder afklaring af mulige finansieringsmodeller.
- Analyser af den fremtidige trafiksituation samt trafikken under et eventuelt anlægsprojekt.

- En afklaring af, hvad der kræves af myndighedsarbejde i selve projektet, eksempelvis i forhold til håndtering af støj og byggeaffald.

Målet med foranalysen er, at der udarbejdes et revideret beslutningsgrundlag indeholdende et detaljeret program for en nedrivning af Bispeengbuen, inklusiv bud på finansieringsmodeller og overslag på udgifter til anlæg og drift. Resultatet af foranalysen forventes at blive forelagt for Teknik- og Miljøudvalget ultimo 2019.

Med budgetnotat søges der udelukkende om midler en foranalyse og løbende drøftelse med Frederiksberg Kommune og staten. Midler til omverdensinddragelse og til det konkrete anlæg er dermed ikke indeholdt i dette budgetnotat.

Overordnede målsætninger og effekter

Foranalysen gør det muligt at udarbejde et revideret beslutningsgrundlag for en nedrivning af Bispeengbuen. Projektet understøtter desuden 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 har en estimeret beskæftigelseeffekt på 4,3 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,6 mio. kr. i perioden 2018-2019.

Projektet forventes afsluttet i november 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Foranalyse og dialog med staten	Anlæg	1.150	2.450				3.600
Udgifter i alt		1.150	2.450				3.600

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at foranalysen er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter. Dog er tidsplanen for drøftelserne mellem kommunerne og staten forbundet med en væsentlig usikkerhed.

Projektområdet er delvist beliggende i Frederiksberg Kommune, hvorfor kommunen har været involveret i foranalysen for omdannelse af Åboulevard. Der har været en positiv dialog om projektet. Frederiksberg Kommune har i Budget 2018 afsat 0,2 mio. kr. til undersøgelser i forhold til Bispeengbuen. Det er dog uklart i hvilket omfang, Frederiksberg Kommune yderligere vil være med til at finansiere omdannelsen og de forudgående analyser. Dette kan i sidste ende blokere for en realisering, og det kan derfor med fordel afklares tidligt i forløbet, hvordan Frederiksberg Kommune forholder sig til en eventuel medfinansiering af såvel senere undersøgelser som det egentlige anlægsprojekt.

Bispeengbuen er statsligt ejet, hvilket begrænser Københavns Kommunes muligheder for omdannelse, såfremt staten enten ikke ønsker at afhænde vejen eller kun ønsker at afhænde den under betingelser, som er økonomisk ugunstige for Københavns Kommune.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,6 mio. kr. i 2018-2019. Projektet forventes afsluttet i november 2019.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
Foranalyse og dialog med staten	1.150	2.450				3.600	3.600*
Anlægsudgifter i alt	1.150	2.450				3.600	3.600*

Tabel 3 – Tidsangivelse

Foranalysen forventes igangsat i juni 2018 og afsluttet i november 2019, hvorefter den forelægges Teknik- og Miljøudvalget.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Budgetønsket vedrører endvidere Frederiksberg Kommune, da en del af Bispeengbuen forløber der. Endvidere vedrører budgetønsket staten, da Bispeengbuen er statsligt ejet.

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 Åboulevardstrækningen, hvori en nedrivning af Bispeengbuen indgik som element.

(1.000 kr., løbende p/l)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2014		1.000				
Budgetaftale 2015			1.400			
Afsatte midler i alt		1.000	1.400			



TM17 Renovering af plænerne i Fælledparken



Baggrund

Plænerne i Fælledparken er i dårlig stand på grund af det våde vejr i 2017 og en stigning i antallet af arrangementer i parken gennem de senere år. Der er derfor behov for en større retablering af plænerne i Fælledparken for fremover at kunne afvikle arrangementer og aktiviteter i parken.

Indhold

Jorden under græsset på Fælledparkens plæner er så komprimeret, at regnvandet ikke kan trænge ned gennem det øverste jordlag. Det betyder, at der i forbindelse med regn dannes søer, og plænerne efterlades derfor ujævne og mudrede efter færdsel. Fælledparken benyttes i dag til afholdelse af en række små og store arrangementer samt af en stor gruppe københavnere til bl.a. fodbold og andre aktiviteter. Retablering skal finde sted i 2018 for ikke yderligere at fordyre retableringen og øge problemets omfang, hvilket med stor sandsynlighed ville medføre aflysninger og problemer med afviklingen af arrangementer og aktiviteter.

Retablering af plænerne i 2018

Hvis projektet vedtages, vil Teknik- og Miljøforvaltningen påbegynde første del af retableringen allerede i slutningen af marts, så retableringen kan igangsættes uden aktiviteter på plænerne. Det vil betyde en mindre omprioritering i den daglige drift af byens boldbaner, indtil midlerne fra Overførselssagen 2017-2018 udmøntes af Borgerrepræsentationen den 3. maj 2018. Efter afholdelsen af 1. maj og fodboldsæsonens start, vil forvaltningen løbende retablere plænerne mellem arrangementerne.

Retableringen gennemføres ved, at jorden under græsset luftes og løsnes gentagne gange for at skabe passage for regnvandet. Derefter tilføres et nyt toplag af specialjord. Endelig skal der eftersås og gødes, og græsset skal herefter have tid til at komme i vækst, inden plænen kan tages i brug.

Fortsat retableringsindsats og øget drift fra 2019 og frem

Retableringsarbejdet skal gentages i 2019 og 2020 for at sikre drænedede og robuste plæner, der vil udgøre et godt underlag for arrangementer, fodbold og andre aktiviteter. Fra 2021 og frem vil der være behov for at øge plejeindsatsen permanent med 0,7 mio. kr. Finansieringen vil blive søgt i forbindelse med forhandlingerne om Budget 2019.

Overordnede målsætninger og effekter

En retablering og øget pleje af Fælledparkens plæner betyder, at Fælledparken også fremover kan bruges til aktiviteter og arrangementer til glæde for parkens gæster.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i 2018. Projektet forventes ibrugtaget løbende fra maj 2018.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Renovering af plænerne i Fælledparken	Service	1.000					1.000
Udgifter i alt		1.000					1.000

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede serviceudgifter på 1,0 mio. kr. i 2018. Projektet forventes ibrugtaget løbende fra maj 2018.

Tabel 2 – Serviceudgifter

(1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Serviceudgifter						
- Renovering af plænerne i Fælledparken	1.000					1.000
Serviceudgifter i alt	1.000					1.000

Tabel 3 – Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat maj 2018 og ibrugtaget løbende fra maj 2018.

Tidsangivelse	Måned og år
Bevilling forventes givet	Maj 2018
Projektet forventes igangsat	Maj 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende fra maj 2018

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

Fælledparken.

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



TM10 Trafiksikkerhedsforanstaltninger i Stefansgade



Baggrund

I Budget 2018 blev der afsat 10,0 mio. kr. til at helhedsgenoprette Stefansgade. I forbindelse med projekteringen af Genopretningspakke 2018 har det vist sig, at udgifterne til den samlede genopretningspakke vil overstige den økonomiske ramme med ca. 33,0 mio. kr., såfremt alle projekter i pakken udføres. Teknik- og Miljøudvalget besluttede derfor på mødet den 26. februar 2018, at helhedsgenopretningen af Stefansgade udskydes og indstilles til Budget 2019, og at Ægirsgade og vejbrøndene i Stefansgade i stedet genoprettes i 2018.

Teknik- og Miljøforvaltningen har ved en række besigtigelser af Stefansgade i efteråret 2017 konstateret, at der er behov for yderligere trafiksikring af gaden. Da trafiksikkerhedsforanstaltningerne, som foreslås i dette budgetnotat, gennemføres som en del af den fremtidige helhedsgenopretning af Stefansgade er etableringen af disse betinget af, at der afsættes midler til helhedsgenopretning af Stefansgade i Budget 2019.

Indhold

Budgetnotatet indeholder følgende to initiativer, som skal øge trafiksikkerheden i Stefansgade.

Hastighedsdæmpende foranstaltninger (0,8 mio. kr. i anlæg)

Ramperne på Stefansgade gøres stejlere og de eksisterende flader hæves og forkortes for at øge den hastighedsdæmpende effekt. Derudover etableres der yderligere to bump i gaden. Etablering af supplerende bump kan medføre nedlæggelse af en enkelt parkeringsplads i gul zone. Dette fremgår af bilag 3A-C og 3E. Sammen med de hastighedsdæmpende foranstaltninger anbefales det at indføre en lokal hastighedsbegrænsning i hele Stefansgade på 30 km/t. Dette vil nedbringe kørselshastighed i gaden til det ønskede niveau, hvilket vil forbedre trafiksikkerheden. Hastighedsbegrænsningen skal godkendes af Københavns Politi, som har givet et foreløbigt tilsagn. Se risikovurderingen for uddybning.

Trafiksikring af Nørrebro rutens krydsning af Stefansgade (0,2 mio. kr. i anlæg)

Nørrebro rutens krydsning af Stefansgade trafiksikres, og vigepligtsforholdene tydeliggøres ved at fjerne de nuværende brostensbånd i kørebanen og i stedet lægge asfalt. Derudover gøres de eksisterende ramper ved rutens krydsning af Stefansgade stejlere, og der etableres en midterhelle som støttepunkt for de krydsende cyklister og fodgængere. Dette fremgår af bilag 3D.

Overordnede målsætninger og effekter

Målet med trafikikkerhedstiltagene i dette budgetnotat er, at Stefansgade bliver tryggere og mere sikker at færdes i som cyklist og fodgænger. Projektet bør gennemføres i sammenhæng med helhedsgenopretning af Stefansgade, da der kan opnås både tids- og ressourcemæssig synergieffekter. Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på 1,2 årsværk (1 mio. kr. = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i 2019. Der er et provenutab forbundet med projektet på 0,004 mio. kr. årligt som følge af nedlæggelsen af en enkelt parkeringsplads i gul zone. Projektet forventes ibrugtaget i december 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	I alt
Hastighedsdæmpende foranstaltninger	Anlæg		800			800
Trafiksikring af Nørrebrorotens krydsning af Stefansgade	Anlæg		200			200
Udgifter i alt			1.000			1.000

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene Styrket koordinering (1,5 %) og Projektoptimering (1 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,5 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne for det samlede budgetønske.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsmkostningerne til uforudsete udgifter. Dette er under forudsætning af, at projektering og udførelse sker i sammenhæng med projektet for helhedsgenopretning af Stefansgade.

Trafiksikkerhedsforanstaltningerne skal godkendes af Københavns Politi, som har givet et foreløbigt tilsagn. For at opnå endelig godkendelse, skal der foreligge tekniske tegninger. Disse vil blive udarbejdet i forbindelse med den videre projektering.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i 2019. Der er et provenutab forbundet med projektet på 0,004 mio. kr. årligt som følge af nedlæggelsen af en enkelt parkeringsplads i gul zone. Projektet forventes ibrugtaget i december 2019.

Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
- Projektering		200			200	200*
- Udførsel		800			800	800*
Anlægsudgifter i alt		1.000			1.000	1.000*
<i>Afledte servicemåltalseffekt</i>						
- Provenutab		4	4	4	12	
Afledte serviceudgifter i alt		4	4	4	12	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat april 2019 og ibrugtaget december 2019.

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

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

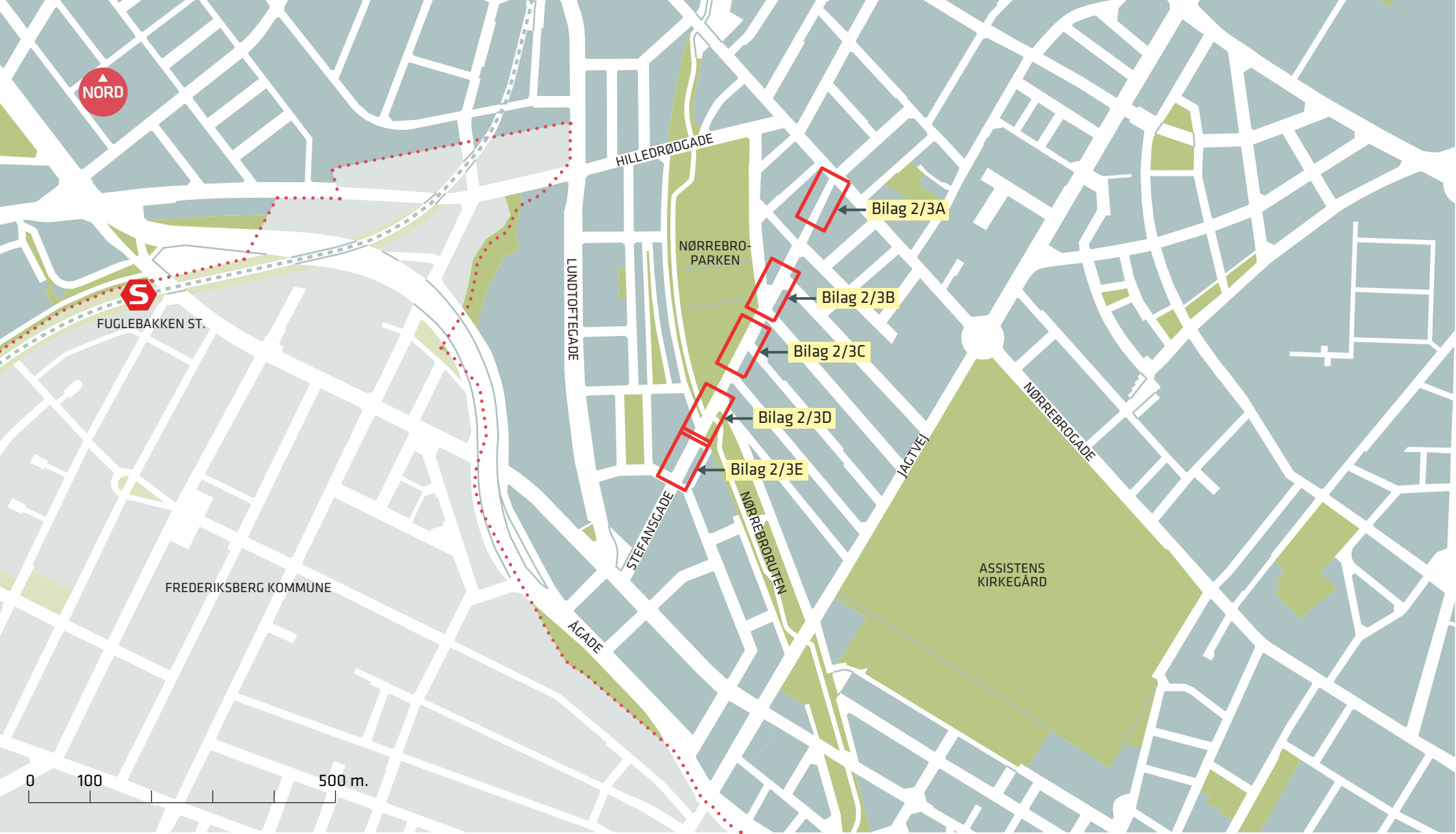
Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Bilag

Bilag 1: Oversigtskort

Bilag 2: Eksisterende forhold

Bilag 3: Projektforslag



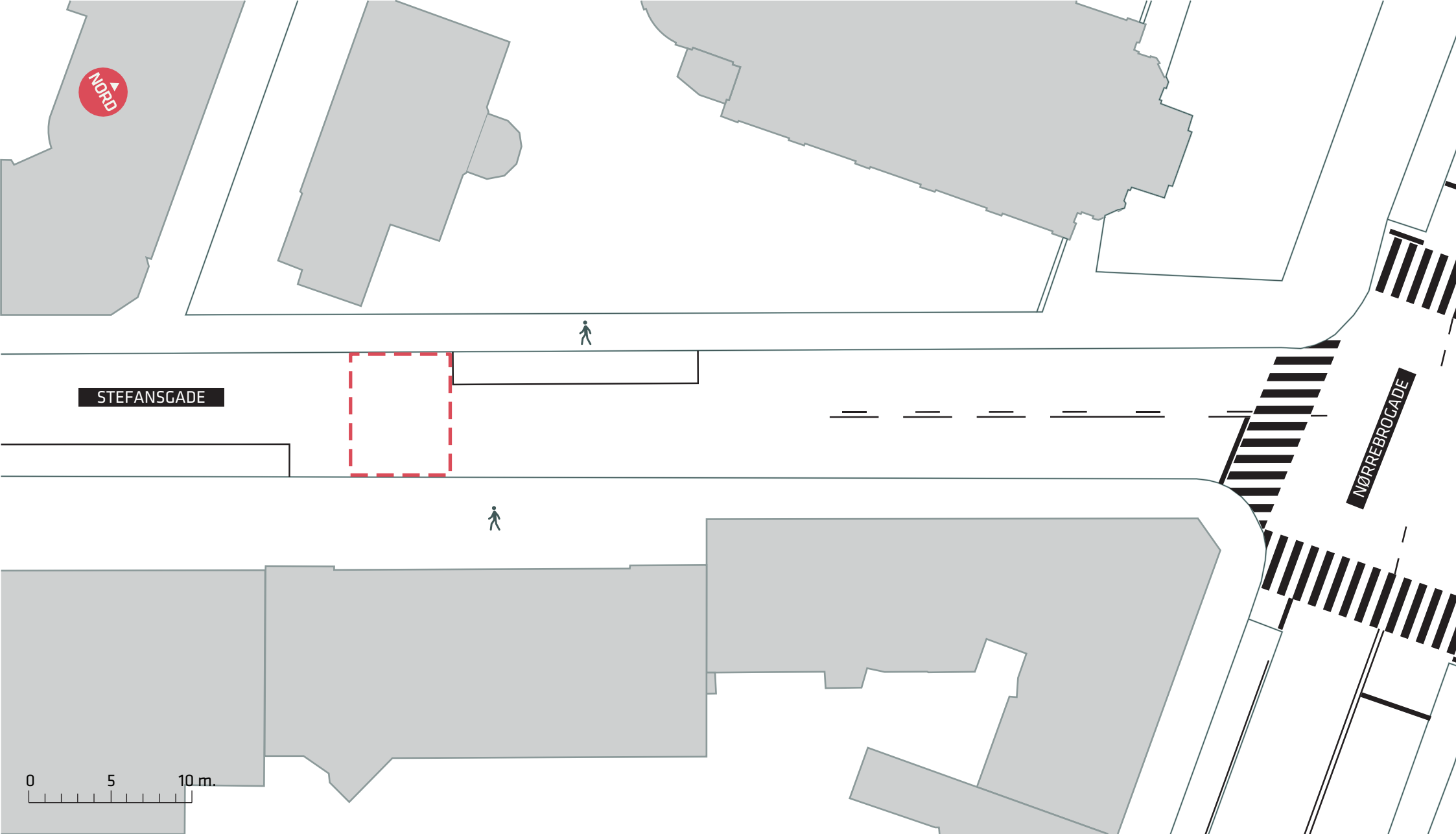
TRAFIKSIKKERHEDSTILTAG

Stefansgade

Oversigtskort

Bilag 1





STEFANSGADE

NØRREBROGADE

0 5 10 m.

--- Anlægsområde

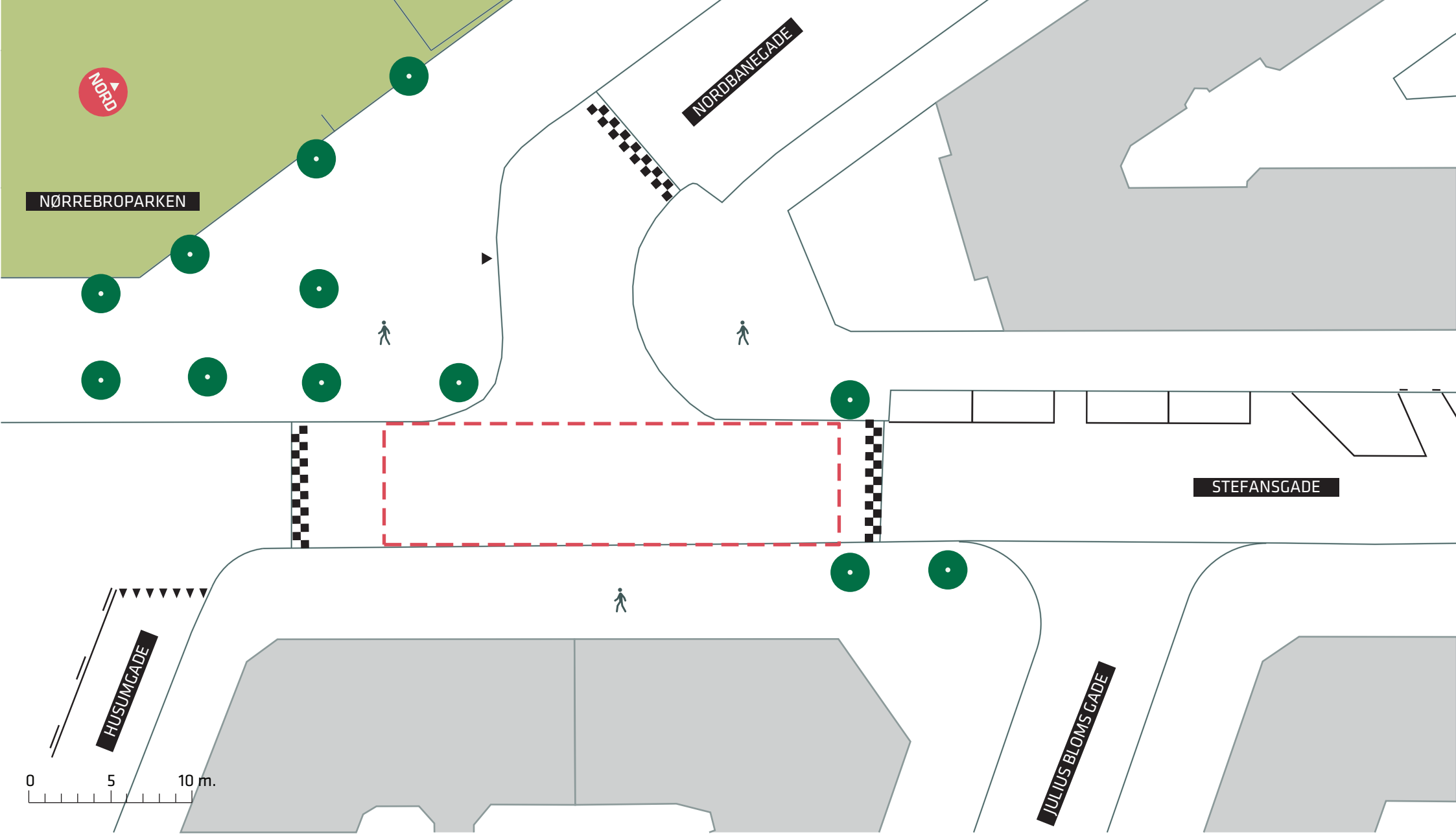
TRAFIKSIKKERHEDSTILTAG

Stefansgade

Eksisterende forhold

Bilag 2A





--- Anlægsområde

TRAFIKSIKKERHEDSTILTAG

Stefansgade

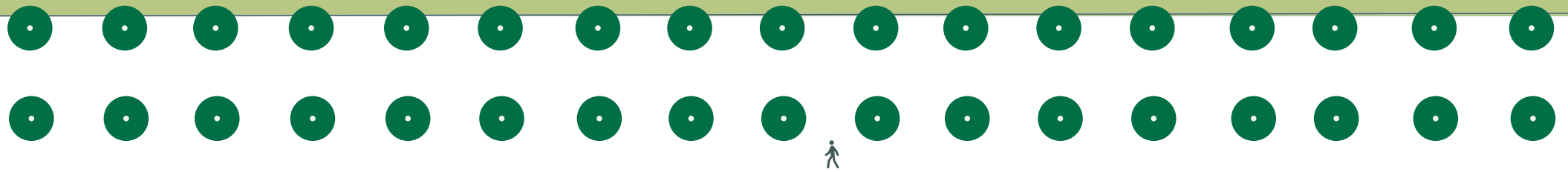
Eksisterende forhold

Bilag 2B

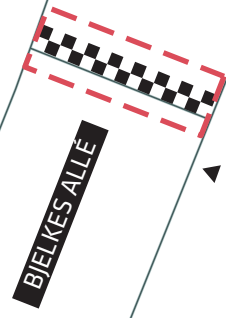
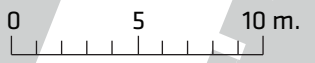
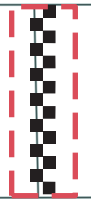




NØRREBROPARKEN



STEFANSGADE



BJELKES ALLE

--- Anlægsområde

TRAFIKSIKKERHEDSTILTAG
Stefansgade
Eksisterende forhold
Bilag 2C





KROGERUPGADE

NØRREBRORUTEN

NØRREBROPARKEN

Brostens-
bånd

Brostens-
bånd

Brostens-
bånd

Brostens-
bånd

Brostens-
bånd

STEFANSGADE

NØRREBROPARKEN

HØRSHOLMSGADE

0 5 10 m.

--- Anlægsområde

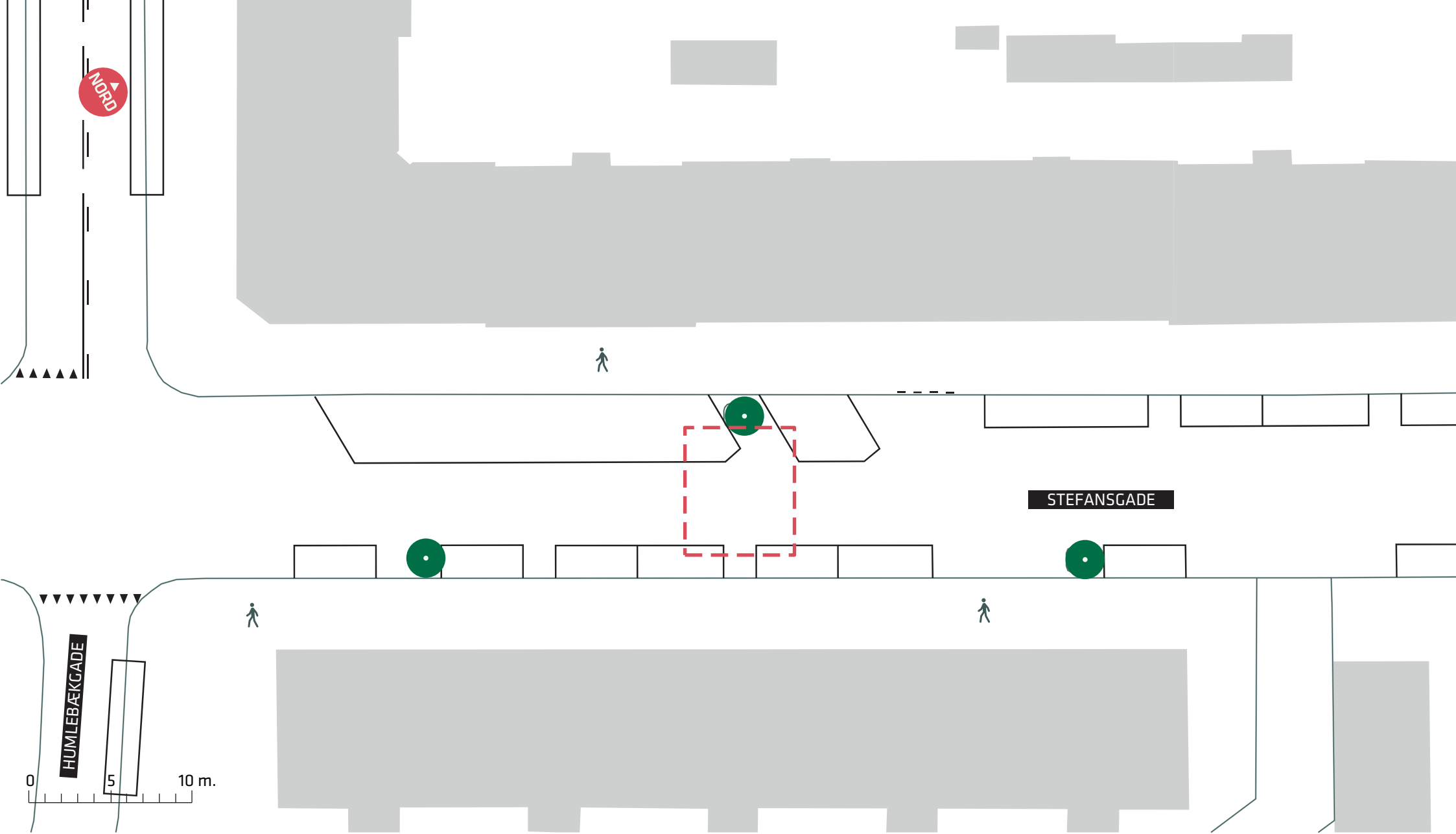
TRAFIKSIKKERHEDSTILTAG

Stefansgade

Eksisterende forhold

Bilag 2D





NORD

STEFANSGADE

HUMLEBÆKGADE

0 5 10 m.

--- Anlægsområde

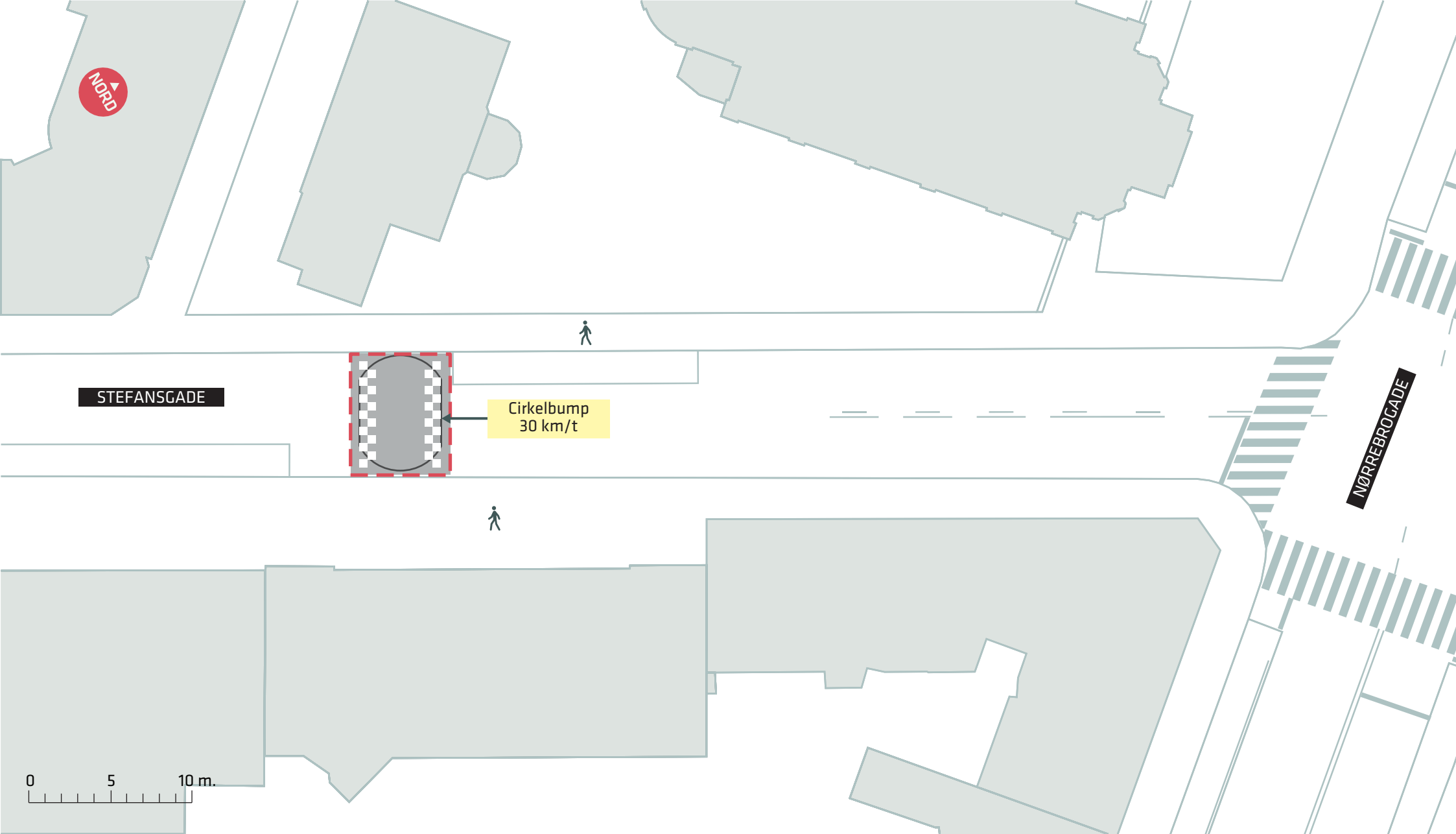
TRAFIKSIKKERHEDSTILTAG

Stefansgade

Eksisterende forhold

Bilag 2E





--- Anlægsområde

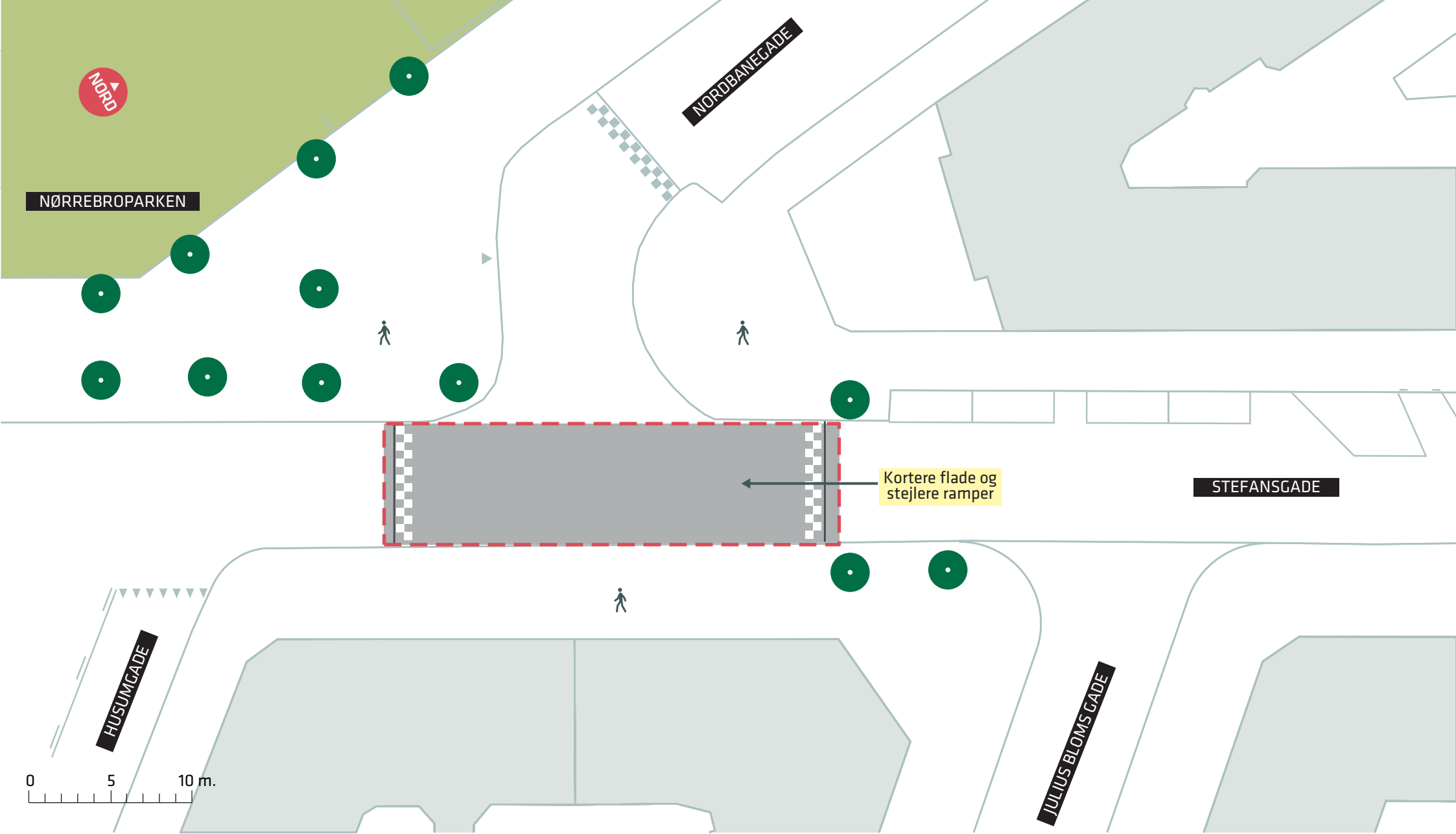
TRAFIKSIKKERHEDSTILTAG

Stefansgade

Projektforslag

Bilag 3A



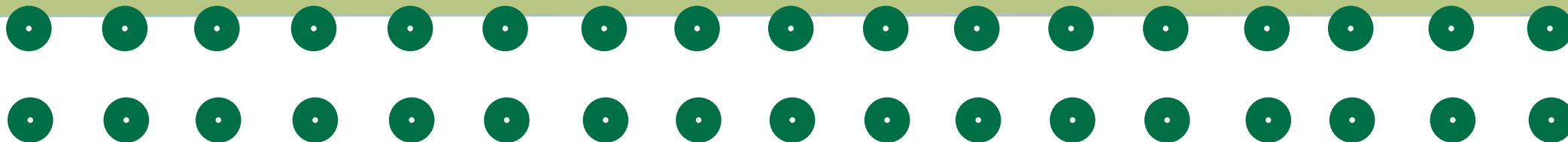


--- Anlægsområde





NØRREBROPARKEN



STEFANSGADE

Stejlere ramper



BJELKES ALLE

0 5 10 m.

--- Anlægsområde





KROGERUPGADE

NØRREBRORUTEN

NØRREBROPARKEN

Hævet helle

Flade i niveau

Hævet helle

STEFANSGADE

NØRREBROPARKEN

HØRSHOLMSGADE

0 5 10 m.

--- Anlægsområde



NORD

STEFANSGADE

Cirkelbump
30 km/t

HUMLEBÆKGADE

0 5 10 m.

--- Anlægsområde

TRAFIKSIKKERHEDSTILTAG

Stefansgade

Projektforslag

Bilag 3E



INVESTERINGSFORSLAG

Forslagets titel: BC42 Afskaffelse af møntbetaling i parkeringsautomater

Kort resumé: Stadig færre bilister benytter parkeringsautomater til at betale for parkering, og dermed falder omsætningen med mønter til stadighed. Udgifterne til håndtering af møntbetaling er dog de samme. Forslaget går derfor på, at afskaffe møntbetaling i automaterne.

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:

2018 ▼

1.1 FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

1.000 kr. 2018 p/l	Styrings-område	2018	2019	2020	2021	2022
Varige ændringer						
Personale	Service	-210	-420	-420	-420	-420
Bankgebyr	Service	-125	-250	-250	-250	-250
Øgede udgifter til kortgebyrer	Service	65	130	130	130	130
Samlet varig ændring		-270	-540	-540	-540	-540
Implementeringsomkostninger						
Ombygning af parkeringsautomater	Service	250				
Samlede implementeringsomkostninger		250				
Samlet økonomisk påvirkning		-20	-540	-540	-540	-540
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	1					
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	1					

Note til alle tabeller: Alle *besparelser* er angivet med negativt (-) fortegn.

1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

Siden 1990'erne har der i de indre dele af København været opkrævet betaling for parkering. Der er i dag i betalingsområdet opstillet ca. 900 p-automater, som muliggør betaling med mønter og kreditkort. Københavns Kommune har i 2016 gennemført en digitalisering af betaling for parkering på offentlige veje i kommunen. Digitaliseringen har betydet, at fordelingen af betalingsformer har ændret sig markant. Størstedelen af parkeringstid købes i dag via mobilbetaling.

Tendensen er, at flere og flere bilister overgår til mobilbetaling. Således var andelen af den samlede omsætning, der blev betalt med mobilbetaling, ultimo 2017 lidt over 80 pct., mod omkring 30 pct. i 2015. Kontantbetaling med mønter udgør kun 4 pct. af den samlede omsætning for parkeringsindtægter.

Formålet med forslaget er at afskaffe mulighed for kontantbetaling og dermed fjerne de omkostninger, der er forbundet med at håndtere kontantbetaling.

1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Teknik- og Miljøforvaltningen har forespurgt Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om det retlige grundlag for afskaffelse af betaling med mønter i parkeringsautomater. Ønsket om afskaffelse blev begrundet med, at de midler, der i dag anvendes på automaterne, kan frigøres til brug til andre formål af mere borgernær karakter. Ministeriet vurderer, at kommunen har hjemmel til at afskaffe muligheden for betaling med mønter i automaterne.

Det kan medføre en mindre besparelse på driften i Teknik- og Miljøforvaltningens Center for Parkering, som i dag varetager opkrævningen af betaling. Afskaffelsen vil desuden lette den administrative håndtering af betalingsparkering.

På den anden side vil afskaffelse af møntbetaling reducere udvalget af betalingsmuligheder for bilister, der skal parkere. Automaterne tager også imod internationale betalingskort, men det kan stadig for nogle borgere og udenlandske turister opleves som en gene, at automaterne ikke tager imod kontanter.

Derudover kan kommunen fra og med 1. januar 2018 af lovgivningsmæssige årsager ikke længere lægge gebyret for kortbetaling i parkeringsautomater over på borgerne. Eftersom en del af de borgere, der i dag betaler kontant i parkeringsautomaterne ved forslagets vedtagelse i fremtiden vil være tvunget til at betale med kort, vil forslaget medføre en mindre årlig ekstraudgift til kortgebyrer.

1.4 ØKONOMI

Initiativet indebærer en investering på 0,25 mio. til ombygning af parkeringsautomater således, at møntindkast ultimo 2018 ikke længere vil være muligt. Dertil er der medregnet en række justeringer af parkeringsautomaternes it-opsætning.

Hvis forslaget gennemføres, vil der være reducerede udgifter til det personale, som i dag jævnligt tømmer parkeringsautomaterne og efterfølgende håndterer mønterne. Derudover bortfalder gebyrer til banken for håndtering af mønter. Endelig vil der være en mindre besparelse på reservedele og vedligehold af p-automaterne. I alt udgør besparelsen 0,67 mio. kr., hvoraf 420.000 kr. (et årsværk) er på personale, mens 250.000 kr. er gebyrer og udgifter til vedligehold. Samtidigt vil der være en øget udgift til kortgebyr, da det forventes at nogle af dem, der i dag betaler med mønter, fremover vil betale med kort.

Ultimo 2017 er indtægtsfordelingen mellem mønt-, kort- og mobilbetaling hhv. 4, 16, 80 pct. i mobilbetalingsfavør. Det vurderes, at af de bilister, som tidligere har betalt med mønter, vil en større andel ved gennemførelse af dette tiltag betale med kort, end den samlede fordeling lægger op til. Hermed forventer forvaltningen, at halvdelen af de tidligere møntbetalere vil vælge kort som betalingsform. I dag koster den samlede kortbetaling ca. 1 mio. kr. i kortgebyr, og i forlængelse heraf forventes en gebyrstigning på ca. 130.000 kr. i øget udgifter til kortgebyr (hvis 16 pct. svarer til 1 mio. kr., svarer 2 pct. til 125.000 kr., rundet op 130.000 kr.).

Samlet set vil afskaffelsen af møntbetaling således kunne give en årlig reduktion i driftsudgifterne på ca. 0,5 mio. kr. fra 2019 og frem.

Tabel 1. Varige ændringer, service

	1.000 kr. 2018 p/l				
	2018	2019	2020	2021	2022
Personale	-210	-420	-420	-420	-420
Bankgebyr	-125	-250	-250	-250	-250
Øgede udgifter til kortgebyrer	65	130	130	130	130
Varige ændringer totalt, service	-270	-540	-540	-540	-540

Tabel 2. Serviceinvesteringer i forslaget

	1.000 kr. 2018 p/l					Innovationspulje (sæt X)
	2018	2019	2020	2021	2022	
Ombygning af parkeringsautomater	250					
Investeringer totalt, service	250					

1.5 FORDELING PÅ UDVALG

Forslaget berører udelukkende Teknik- og Miljøudvalget.

1.6 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Forslaget implementeres i første halvår af 2018 af Teknik- og Miljøforvaltningen.

1.7 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Forslaget indebærer ikke inddragelse af samarbejdspartnere.

1.8 FORSLAGETS EFFEKT

En realisering af forslaget vil betyde at mængden af opgaver i relation til betalingsparkering vil blive reduceret.

1.9 OPFØLGNING

Teknik- og Miljøforvaltningen er ansvarlig for opfølgning og evaluerer gennemførelsen af forslaget ultimo 2018.

	Hvordan måles succeskriteriet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Lettere og mere enkel håndtering af betalingsparkering.	Alle parkeringsautomater er ombygget i 2018 til kun at kunne modtage kort.	TMF	Ultimo 2018

1.10 RISIKOVURDERING

Der er lav risiko forbundet med forslaget.

1.11 HVEM ER HØRT?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Ja	12. februar 2018

	Ja/Nej/Ikke relevant	Hvis ja, skriv kort konklusionen. Skal være afsluttet inden udvalgsgodkendelse.
Ejendomsfaglig vurdering	Ikke relevant	
Koncern IT	Ikke relevant	
HR-kredsen	Ikke relevant	
Velfærdsanalytisk vurdering	Ikke relevant	

1.12 TEKNISK BILAG

Ingen

INVESTERINGSFORSLAG

Forslagets titel: BC43 Hjemtagning af driften på Amager Strandpark og Amager Fælled

Kort resumé: Driftskontrakterne for Amager Strandpark og Amager Fælled udløber i 2018, hvilket giver Teknik- og Miljøforvaltningen mulighed for at hjemtage driften. Teknik- og Miljøforvaltningen har, med udgangspunkt i de gældende kontrakter med ekstern entreprenør, beregnet omkostningerne ved at hjemtage driften af Amager Strandpark og Amager Fælled.

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. 2018 p/l	Styringsområde	2018	2019	2020	2021	2022
Varige ændringer						
Parkdrift, Amager Strand	Service	-100	-100	-100	-100	-100
Toiletdrift, Amager Strand	Service	-35	-35	-35	-35	-35
Drift, Amager Fælled	Service		-45	-45	-45	-45
Samlet varig ændring		-135	-180	-180	-180	-180
Implementeringsomkostninger						
Materielinvestering Komprimatorvogn og mandskabsvogn	Service	960				
Samlede implementeringsomkostninger		960				
Samlet økonomisk påvirkning		825	-180	-180	-180	-180
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	6 år					
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	6 år					

Note til alle tabeller: Alle *besparelser* er angivet med negativt (-) fortegn.

1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

Amager Strandpark har siden 2005 været udliciteret ad flere omgange. Med udgangen af februar 2018 udløber de to nuværende kontrakter med ekstern entreprenør som varetager driftsopgaverne i Amager Strandpark.

Driftsopgaverne på Amager Fælled har ligeledes været udliciteret i en årrække. Denne kontrakt udløber med udgangen af juni 2018. Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at hjemtage driften af Amager Strandpark og Amager Fælled.

Foruden en forventet besparelse, vil hjemtagning af opgaverne skabe en større fleksibilitet i den samlede drift, da de ligger i tråd med forvaltningens eksisterende kerneopgaver i de geografiske områder omkring Amager Strandpark og Amager Fælled.

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker derfor at hjemtage driften i Amager Strandpark pr. 1. marts 2018 og driften af Amager Fælled pr. 1. juli 2018, når kontrakterne udløber.

1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Ved at hjemtage driften af Amager Strandpark vil Teknik- og Miljøforvaltningen stå for rengøring af toiletter, tømning af affaldskurve, vedligehold og pleje af grønne arealer, fejning af gangarealer, generelt renhold af gang og strandarealer. Der er ca. 220 affaldskurve i strandparken, som i sæsonen skal tømmes 1-3 gange om dagen. For at kunne opretholde driften er der behov for at investere i en komprimatorvogn (skraldevogn), da der ikke er ledig kapacitet i den nuværende vognpark til at varetage opgaven.

Ved at hjemtage driften af Amager Fælled vil Teknik- og Miljøforvaltningen stå for vedligehold, renhold og pleje af de grønne arealer og stier. Hjemtagning af opgaverne forudsætter en øget materielkapacitet, som ikke er tilgængelig i forvaltningens nuværende vognpark. Med anskaffelsen af en ekstra mandskabsvogn med lad, der kan anvendes til driftsopgaverne både på og uden for Amager Fælled, vil forvaltningen kunne skabe gode synergieffekter med større fleksibilitet i den samlede drift af området.

1.4 ØKONOMI

Hjemtagning af driftsopgaverne på Amager forudsætter investering i en komprimatorvogn (skraldevogn) til 0,750 mio. kr. Der er ligeledes behov for en ekstra mandskabsvogn. Mandskabsvognen skal anvendes dels til driften af Amager Strandpark og Amager Fælled og dels i den øvrige drift på Amager, hvorfor halvdelen af udgiften dækkes af det ordinære driftsbudget.

Herudover er der behov for adgang til andet mindre materiel, som forvaltningen allerede råder over. På grund af en mere fleksibel brug af ressourcerne vil forvaltningen kunne benytte det eksisterende materiel i driften til at udføre opgaverne på Amager Fælled og i Amager Strandpark.

Kontraktsummen for park- og toilet drift på Amager Strandpark udgør 3,027 mio. kr. årligt, og Amager Fælled udgør 1,026 mio. kr. Hjemtagelse af driften vil kræve ansættelse af 5,6 årsværk (2,800 mio. kr.) samt 1,073 mio. kr. til øvrig drift. Det vil være nødvendigt at ansættelse af nye medarbejdere er inden for både normal arbejdstid samt aften og weekend. Dette giver en årlig økonomisk besparelse på 0,135 mio. kr. i 2018 stigende til 0,180 mio. kr. fra 2019 og frem. Årsagen til differencen mellem 2018 og 2019 skyldes, at effektiviseringen for hjemtagelsen af driften af Amager Fælled først kan realiseres i 2019, da der i 2018 skal opbygges kendskab og rutiner ift. til den nye opgave.

Tabel 1. Varige ændringer, service

	1.000 kr. 2018 p/l				
	2018	2019	2020	2021	2022
Parkdrift, Amager Strandpark	-100	-100	-100	-100	-100
Toilet drift, Amager Strandpark	-35	-35	-35	-35	-35
Drift Amager Fælled	-	-45	-45	-45	-45
Varige ændringer totalt, service	-135	-180	-180	-180	-180

Tabel 2. Serviceinvesteringer i forslaget

	1.000 kr. 2018 p/l					Innovationspulje (sæt X)
	2018	2019	2020	2021	2022	
Komprimatorvogn	750					
Mandskabsvogn	210					
Investeringer totalt, service	960					

1.5 FORDELING PÅ UDVALG

Forslaget vedrører kun Teknik og Miljøforvaltningen

1.6 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Når de nuværende to kontrakter for hhv. park- og toilet drift af Amager Strandpark udløber ved udgangen af februar 2018, ønsker forvaltningen at hjemtage driften fra d. 1. marts 2018.

Da investeringsforslaget først kan tildeles midler i forbindelse med overførselssagen, vil Teknik- og Miljøforvaltningen leje/lease sig til det manglende materiel, indtil dette er afgjort.

Når den nuværende kontrakter for drift af Amager Fælled udløber ved udgangen af juni 2018, ønsker Teknik- og Miljøforvaltningen at overtage driften af Amager Fælled fra den 1. juli 2018.

Hvis investeringsforslaget ikke vedtages, sendes opgaverne i udbud igen.

1.7 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Medarbejderne inddrages i arbejdsplanlægningen i forbindelse med driften af Amager Strandpark og Amager Fælled.

1.8 FORSLAGETS EFFEKT

I de foregående år har der, i perioder, været et vist efterslæb i renholdelsesstandarden i Amager Strandpark. Hjemtagning af driften af Amager Strandpark og Amager Fælled vil give forvaltningen mulighed for at udnytte de eksisterende ressourcer mere fleksibelt og drage en logistisk fordel ved at kunne benytte den eksisterende driftsplads på Amager Strandvej. Dette vil resultere i, at borgerne i sidste ende vil opleve et mere stabilt renhold af strandparken end tidligere.

Forvaltningen står i forvejen for driften af en række af de offentlige arealer på Amager, herunder de nærmeste grønne arealer omkring Amager Strandpark. Dette giver mulighed for at udnytte forvaltningens ressourcer mere fleksibelt. Alt efter vejret og årstider vil forvaltningen kunne prioritere og tilpasse ressourcerne i forhold til driftsbehovene i strandparken, Amager Fælled og de omkringliggende arealer. Ligeledes vil forvaltningen benytte den nærliggende driftsplads på Amager Strandvej, hvilket giver en logistisk fordel i den daglige drift af Amager Strandpark. Samlet set giver det en optimering og større fleksibilitet i den samlede drift for Teknik- og Miljøforvaltningen.

1.9 OPFØLGNING

	Hvordan måles succeskriteriet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Økonomisk besparelse	Forbrugstal	Teknik og Miljøforvaltningen	Primo 2019
Renhold toiletter	Tilsyn	Teknik og Miljøforvaltningen	løbende
Renhold og pleje	Tilsyn	Teknik og Miljøforvaltningen	løbende

1.10 RISIKOVURDERING

Uden investeringsmidler til indkøb af komprimatorvogn og mandskabsvogn, kan opgaverne ikke hjemtages. Driftskontrakterne udløber ved udgangen af marts og udgangen af juni 2018 og Teknik- og Miljøforvaltningen kan leje/lease det manglende materiel indtil investeringspuljen udmøntes. Dette er dog ikke en længelevende løsning, da den er fordyrende og vil betyde en kvalitetsnedgang for driften. Hvis investeringsforslaget ikke vedtages, sendes driften af Amager Fælled og Amager Strandpark i udbud igen.

1.11 HVEM ER HØRT?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for økonomi, økonomiforvaltningen	Ja	23. februar 2018

	Ja/Nej/Ikke relevant	Hvis ja, skriv kort konklusionen. Skal være afsluttet inden udvalgsgodkendelse.
Ejendomsfaglig vurdering	Ikke relevant	
Koncern IT	Ikke relevant	
HR-kredsen	Ikke relevant	
Velfærdsanalytisk vurdering	Ikke relevant	

INVESTERINGSFORSLAG

Forslagets titel: BC44 Overdragelse af privat belysning

Kort resumé: Teknik- og Miljøforvaltningen skal overlevere gadebelysning på matrikler med private ejere til ejerne selv, hvilket vil medføre, at Teknik- og Miljøforvaltningen ikke længere vil have driftsudgifter til gadebelysning på private matrikler.

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:

2018

1.1 FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

1.000 kr. 2018 p/l	Styrings-område	2018	2019	2020	2021	2022
Varige ændringer						
Reducerede vedligeholdelses- og driftsudgifter	Service	0	-213	-1.000	-1.121	-1.121
Samlet varig ændring		0	-213	-1.000	-1.121	-1.121
Implementeringsomkostninger						
Frakobling og nedtagning af gadebelysning	Anlæg	1.000	2.990	240	0	0
Salg af belysningsanlæg til private ejere	Anlæg		-500			
Samlede implementeringsomkostninger	Anlæg	1.000	2.490	240	0	0
Samlet økonomisk påvirkning		1.000	2.277	-760	-1.121	-1.121
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	6					
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	6					

Note til alle tabeller: Alle *besparelser* er angivet med negativt (-) fortegn.

1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

I forbindelse med fornyelsesprojekt af gadebelysning (besluttet af Teknik- og miljøudvalget den 21. september 2015) blev Teknik- og Miljøforvaltningen opmærksom på, at forvaltningen af historiske årsager har drevet belysning på en række matrikler, som Teknik- og Miljøforvaltningen ikke har ansvaret for at belyse. Det er ikke en kommunal opgave at belyse private arealer. Derfor kan kommunen som udgangspunkt ikke lovligt påtage sig at gøre dette, medmindre der er særlige almene offentlige hensyn, der gør sig gældende, jf. lov om private fællesveje § 7 og kommunalfuldmagten. Overdragelsen af privat belysning indeholder et årligt besparelspotentiale for Teknik- og Miljøforvaltningens udgifter til drift, vedligehold og elforbrug af gadebelysning.

Borgerrepræsentationen godkendte den 17. marts 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal overdrage driften af gadebelysning på matrikler med private grundejere til ejerne forudsat, at der ikke er et særligt

offentligt hensyn eller forpligtelse til at opretholde belysningen. Desuden blev det godkendt, at driften af udendørsbelysning på matrikler ejet af Københavns Ejendomme og Indkøb (KEID), skal overleveres til KEID, hvor der også flyttes driftsmidler fra Teknik- og Miljøforvaltningen til KEID. Af indstillingen fremgik det, at Teknik- og Miljøforvaltningen selv skulle dække omkostninger hertil. Da det efterfølgende har vist sig, at der på længere sigt er tale om en driftsbesparelse for Teknik- og Miljøforvaltningen ved at overdrage belysningen til KEID, er besparelsen herved medregnet i denne businesscase. Dette er dog ikke en besparelse for Kommunen som helhed, kun for Teknik- og Miljøforvaltningen.

1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Omkostningerne til overdragelse af privat belysning, herunder afkobling og nedtagning af kabler og armatur, er vurderet til ca. 4,2 mio. kr. Der er et års varsel på sager som disse, og ultimo 2017 er der påbegyndt en partshøring, som forventes afsluttet ultimo 2018. Forvaltningen vurderer, at det er realistisk, at 90 pct. af belysningsanlæg beliggende på private veje enten vil blive nedtaget eller overdraget til de private grundejere efter afsluttet partshøring. Dermed opnår kommunen en samlet el- og driftsbesparelse anslået til 1,1 mio. kr. årligt fra 2020 og frem.

Teknik- og Miljøforvaltningen varsler grundejerne ultimo 2017. Der er et års varsel på overdragelse af gadebelysningen. Overdragelse, frakobling og nedtagning af armaturer vil således starte ultimo 2018. I de tilfælde, hvor lysarmaturet er nyere end 2013 vil de enkelte grundejere skulle betale for det. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at overleveringen gennemføres over tre år, da der er tale om en kompliceret proces med behov for tæt dialog med grundejerne. Forvaltningen vil beholde belysningsforpligtelsen, indtil overdragelsen af det enkelte armatur har fundet sted. Overdragelsen forventes at være afsluttet i 2020.

1.4 ØKONOMI

Investeringsbehovet på 4,2 mio. kr. er baseret på, at der er i alt 1.465 armaturer, der skal nedtages og/eller frakobles. Forvaltningen vurderer, at 250 anlæg vil kunne nedtages i 2018, og at langt størstedelen af de resterende anlæg vil blive overdraget eller frakoblet ved udgangen af 2019. Der er afsat anlægsmidler i 2020 til nedtagelse af de få anlæg, som muligvis ikke når at blive nedtaget/frakoblet i 2019.

Det estimeres, at 383 anlæg med meget stor sandsynlighed skal nedtages og frakobles. Omkostningen her til er estimeret til 4.000 kr. i gennemsnit, svarende til en omkostning på ca. 1,5 mio. kr. Forvaltningen vurderer, at der ikke vil være indsigelser imod nedtagelsen af disse anlæg fra høringen, i så fald meget få.

De resterende 1.082 armaturer koster 1.000 kr. i gennemsnit at frakoble. Det giver en omkostning på ca. 1,1 mio. kr. Af de 1.082 armaturer antages det, at omkring halvdelen skal nedtages efter høringen er afsluttet. Omkostningerne til nedtagelse er estimeret til 3.000 kr. i gennemsnit, svarende til en samlet omkostning på 1,6 mio. kr. Samlet set vil investeringsbehovet således være ca. 4,2 mio. kr.

Af de 1.082 armaturer, som forvaltningen vil lade det være op til de private grundejere at overtage, er 572 af nyere dato, dvs. armaturerne er fra 2014 eller nyere. De nyere armaturer repræsenterer en værdi, som kommunen ikke vederlagsfrit kan overdrage til private grundejere, da det vil være at sidestille med ulovlig støtte til enkeltpersoner. Samtidigt har forvaltningen også en økonomisk interesse i at skulle nedtage så få belysnings-anlæg som muligt. Forvaltningen har derfor fastsat en fordelagtig pris til de private grundejere med udgangspunkt i en overdragelse i 2019 på 1.100 kr. pr. armatur. Den reelle værdi for lysarmaturerne er ca. 4 gange så meget, gennemsnitligt 4.000 kr. pr. armatur.

Det er valgfrit for grundejerne at købe armaturerne, men det vurderes at 80 pct. vælger at købe anlæggene og ikke vælger at få armaturet nedtaget, hvilket har en gennemsnitlig stykpris for kommunen på 3.000 kr. Hermed forventer forvaltningen at modtage 0,5 mio. kr. i indtægter for salg af belysningsanlæggene til de private grundejere.

Den årlige besparelse på udgifter til el udgør ca. 300 kr. pr. armatur, og hertil kommer en besparelse på vedligeholdelse, som gennemsnitligt udgør 550 kr. pr. armatur om året. Besparelsen i 2019 på el og vedligeholdelse baserer sig på, at 250 anlæg bliver nedtaget i løbet af 2018. Forvaltningen vurderer, at de fleste anlæg bliver nedtaget i 2019. Når forslaget er fuldt implementeret, vil det i alt give en årlig besparelse på ca. 1,1 mio. kr. ud fra den vurdering, at 90 pct. af 1.465 armaturer bliver nedtaget eller overdraget til de private grundejere.

Tabel 1. Varige ændringer, service

	1.000 kr. 2018 p/l				
	2018	2019	2020	2021	2022
Besparelse på udgifter til el		-75	-300	-396	-396
Besparelse på vedligeholdelse		-138	-700	-725	-725
Varige ændringer totalt, service		-213	-1.000	-1.121	-1.121

Tabel 2. Anlægsinvesteringer i forslaget

	1.000 kr. 2018 p/l					Innovationspulje (sæt X)
	2018	2019	2020	2021	2022	
383 master, der skal nedtages og frakobles	1.000	530				
Frakobling af 1.082 armaturer		1.000	100			
Nedtagning af 541 armaturer		1.460	140			
Salg af armaturer		-500				
Investeringer totalt, anlæg	1.000	2.490	240			

1.5 FORDELING PÅ UDVALG

Ikke relevant for denne business case.

1.6 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Implementeringen af forslaget vil ske efter følgende tidsplan:

- Ultimo 2017: Udsendelse af partshøringer, hvor der er et års varsel før belysning frakobles.
- Ultimo 2018 – 2019: Behandling af partshøring samt frakobling og overdragelse af belysning til grundejerne.
- 2020: Afslutning af overdragelsen og driftsbesparelse høstes.

1.7 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Teknik- og Miljøforvaltningen har igangsat en partshøring af de private grundejere i oktober 2017, hvor høringsperioden slutter den 1. april 2018. Herefter vil Teknik- og Miljøforvaltningen overdrage driften af gadebelysning på matriklen til ejeren, så vidt det er muligt. Overdragelsen af gadebelysningen til de private grundejere vil ske med et års varsel, og tidligst ultimo 2018 og forventes at blive afsluttet i 2019.

Frakobling og nedtagning af gadebelysningen foretages af Citelum, som i dag varetager driften af gadebelysningen på vegne af Teknik- og Miljøforvaltningen.

1.8 FORSLAGETS EFFEKT

Med forslaget overdrages driften af gadebelysning på private områder til de private grundejere. Der overdrages udelukkende gadebelysning, som ikke har et særligt offentlig hensyn, eller hvor kommunen på anden måde ikke er forpligtet til at opretholde belysningen. Dette vil medføre en driftsbesparelse for kommunen.

Overdragelsen vil desuden medvirke til at sikre ensartethed i kommunens praksis for så vidt angår gadebelysning.

1.9 OPFØLGNING

	Hvordan måles succeskriteriet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Overdragelse af gadebelysning gennemføres og medfører en årlig besparelse	Der måles på, om den estimerede driftsbesparelse er opnået	Teknik- og Miljøforvaltningen	2020

1.10 RISIKOVURDERING

Den primære risiko i projektet er, at det et efter denne gennemførte høring af de private grundejere kan vise sig, at der er armaturer, som alligevel ikke vil kunne overdrages til den private grundejer. Den præcise andel vil dog først kunne opgøres efter at høringen er afsluttet. Hvis en del af belysningen ikke kan overdrages, vil det påvirke business casen negativt.

Der er forbundet en vis usikkerhed med estimeringen af omkostningerne til nedtagning og frakobling af armaturer. Omkostningen afhænger bl.a., om de private grundejere som led i den planlagte høring ønsker, at armaturet skal nedtages, eller om det blot skal frakobles. Hvis en stor del af armaturerne skal nedtages, kan det øge gennemsnitsomkostningen. Hvis der derimod er en lille del af armaturerne, der skal nedtages, vil det reducere gennemsnitsomkostningen. Afhængig af høringens udfald kan gennemsnitsomkostningen påvirke business casen i negativ eller i positiv retning.

Der vurderes endvidere at være en risiko for, at de berørte private grundejere vil være utilfredse med at skulle overtage udgifter til belysning, som hidtil har været varetaget af kommunen. Det kan give anledning til negativ presse.

1.11 HVEM ER HØRT?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Ja	7. februar 2018

	Ja/Nej/Ikke relevant	Hvis ja, skriv kort konklusionen. Skal være afsluttet inden udvalgsgodkendelse.
Ejendomsfaglig vurdering	Ikke relevant	
Koncern IT	Ikke relevant	
HR-kredsen	Ikke relevant	
Velfærdsanalytisk vurdering	Ikke relevant	

1.12 TEKNISK BILAG

Ingen

INVESTERINGSFORSLAG

Forslagets titel: BC45 Udskiftning af el-biler med el-cykler i parkeringskontrollen

Kort resumé: Det foreslås, at størstedelen af den bilpark, der benyttes i forbindelse med parkeringskontrol, udskiftes med el-cykler. Formålet er at bidrage til en øget fremkommelighed i byen. Samtidig indebærer udskiftningen til el-cykler en årlig driftsbesparelse.

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. 2018 p/l	Styringsområde	2018	2019	2020	2021	2022
Varige ændringer						
Besparelse på bilreparation og -forsikring	Service	0	-300	-300	-300	-300
Besparelse på vedligehold af biler	Service		-52	-52	-52	-52
Merudgift til vedligehold af el-cykler	Service	0	200	200	200	200
Besparelse på anskaffelse af biler	Service	0	-310	-310	-310	-310
Merudgift på anskaffelse af el-cykler	Service	0	96	96	96	96
Samlet varig ændring			-366	-366	-366	-366
Implementeringsomkostninger						
Etablering af parkeringskælder og værksted til el-cykler	Anlæg	404				
Etablering af overdækket cykelparkering til medarbejdercykler	Anlæg	200				
Indkøb af el-cykler og øvrigt materiel	Anlæg	856				
Afvikling af biler	Anlæg	-120				
Samlede implementeringsomkostninger		1.340				
Samlet økonomisk påvirkning		1.340	-366	-366	-366	-366
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	5					
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	5					

Note til alle tabeller: Alle *besparelser* er angivet med negativt (-) fortegn.

1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

Transporten i København skal være både effektiv og grøn. Københavns Kommune skal som arbejdsplads bidrage til en øget fremkommelighed i byen samt en grøn mobilitet (jf. Handlingsplan for Grøn Mobilitet).

Center for Parkering i Teknik- og Miljøforvaltningen råder i dag over 14 el-biler, som bliver benyttet i forbindelse med parkeringskontrol, samt to benzindrevne personbiler, hvoraf den ene benyttes af rådighedsvagten. Når parkeringsvagterne skal transportere sig rundt i Københavns Kommune, benytter de sig af offentlig transport eller kører i centerets 16 biler. Disse transportformer optager dog en uforholdsmæssig stor del af p-vagternes arbejdstid, da disse transportformer i en by som København er ufleksible, men ofte også langsommere end cykeltransport i dagtimerne. Dette er en uhensigtsmæssig anvendelse af medarbejderens tid, samtidigt med at det er omkostningstungt at drive og forsikre bilparken.

El-bilerne er blandt de første små masseproducerede el-biler på markedet og bærer derfor præg af slitage. Bilerne er driftsmæssigt omkostningstunge, og bilparken står indenfor de kommende år foran en udskiftning. Det foreslås, at størstedelen af bilerne udskiftes med el-cykler, der er langt billigere i drift og samtidig giver en større fleksibilitet i parkeringskontrollen.

Formålet er at bidrage til en øget fremkommelighed i byen. Samtidig indebærer udskiftningen til el-cykler en årlig driftsbesparelse.

1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Det foreslås, at 10 af de 14 el-biler, som bliver benyttet til parkeringskontrol, samt de to benzindrevne personbiler bliver erstattet af el-cykler. Der indkøbes i alt 100 el-cykler, således at al parkeringskontrol i dagtimerne som hovedregel kan foregå via el-cykler. Det er nødvendigt, at alle parkeringsvagter råder over deres egen cykel. Dermed sikres det, at el-cyklen er fuldt opladt og til rådighed, når parkeringsvagterne skal bruge den. Desuden er der stor forskel på parkeringsvagternes fysik. Derfor vil cyklerne være af forskellige størrelse og skulle indstilles individuelt i sædehøjde mv. De 20 eksisterende el-cykler bruges som reserve-cykler. Da det er meningen, at el-cyklerne skal blive det eneste transportmiddel, er det helt afgørende for at sikre en effektiv parkeringskontrol, at der er tilstrækkeligt med cykler i rette størrelser og i god stand, samt at der er reserve-cykler. Hver p-vagt får også deres egen cykelhjelme. Der indkøbes desuden 50 cykeltasker, som nemt kan tages af og på. Taskerne kan bruges på skift af flere hold, hvorfor der kun indkøbes halvt så mange.

Det vurderes, at forslaget giver en årlig besparelse på samlet 366.000 kr., bl.a. som følge af lavere driftsudgifter til biler, herunder reparation, forsikring og vedligehold. Det vurderes desuden, at forslaget ikke vil påvirke inddrivelsen af p-afgifter. Dette skyldes bl.a., at det vil være lettere for p-vagterne at komme gennem trafikken på cykel end i bil.

Forslaget indebærer, at der skal frigives plads til el-cyklerne i kælderen på Islands Brygge 37. Dette skyldes at el-cyklerne skal opbevares indenfor, når de ikke er i brug, især af hensyn til el-cyklernes batterier, men også for bedre at beskytte cyklernes øvrige dele og sikre, at cyklernes levetid bliver så lang som mulig. Derudover skal der etableres faste el-udtag ved hver cykel, så batteriet ikke skal afmonteres i forbindelse med opladning. For at kunne give plads til el-cyklerne i kælderen, skal der etableres en overdækket cykel-parkering til medarbejdercykler i materielgården på Islands Brygge 37.

Der er på nuværende tidspunkt allokert to teknikere, som bruger cirka 12 timer ugentligt på reparation af den eksisterende cykelpark, der, foruden et antal manuelle cykler, består af 3 el-scootere og 20 el-cykler. Det vil være nødvendigt at fordele ekstra ressourcer svarende til cirka 62 yderligere teknikertimer ugentligt til reparation af den samlede cykelpark på 120 el-cykler. Dette kan ske via ressourceoptimering af den nuværende opgaveløsning, således at der ikke skal tilføres nye medarbejderressourcer.

Der vil dog være behov for yderligere midler til køb af reservedele mv. Særligt vil der løbende være behov for udskiftning af batterier, da erfaring har vist, at batterierne bliver slidt og skal udskiftes. Et nyt batteri koster 3.000-4.000 kr., og det forventes at et nyt batteri holder ca. 3 år. Derfor er der afsat et årligt beløb til vedligehold på 2.000 kr. pr. cykel i gennemsnit, som dermed også tager højde for udskiftninger af el-cyklernes batterier. Når vi selv reparerer på cyklen, hvilket er nødvendigt for at sikre den daglige drift og cyklernes levetid, bortfalder garantien helt. Desværre dækker garantien primært kun stellet og ikke ved slitage, som er tilfældet for batteriet.

1.4 ØKONOMI

Effektiviseringspotentiale

Nedenstående elementer indgår effektiviseringspotentialet:

Driftsbesparelser til el-biler og driftsudgifter til el-cykler

- Årlig besparelse på reparation og forsikring af biler (12*-25.000 kr.): -300.000 kr.
- Årlig besparelse på vedligehold af biler (olieskift mv.) (12*-4.300 kr.): -51.600 kr.
- Årlig merudgift til vedligehold af el-cykler (100*2.000 kr.): 200.000 kr.

Anskaffelsesbesparelse

Hvis forslaget gennemføres, vil der være et reduceret behov for udskiftning af biler, da bilparken vil være mindre. I løbet af 2017 og 2018 anskaffes der i alt 4 nye el-biler, som vil udgøre den fremtidige bilpark. Hidtil har der været budgetteret med anskaffelse af to nye el-biler om året, hvilket ikke vil være nødvendigt længere. En el-bil koster 155.000 kr. via kommunens indkøbsordning.

Der vil være en merudgift til løbende udskiftning af el-cykler, da cyklerne bliver brugt ofte og hurtigt bliver slidt ved at være i brug stort set hver dag året rundt. Det vurderes derfor, at der er behov for at udskifte 15 el-cykler om året mod tre el-cykler i dag. En el-cykel koster 8.000 kr.

- Årlig anskaffelsesbesparelse på el-biler: -310.000 kr.
- Årlige merudgifter til løbende udskiftning af el-cykler (15 * 8.000 kr. – 3 * 8.000 kr.): 96.000

Den samlede effektivisering fremgår af tabel 1 nedenfor.

Tabel 1. Varige ændringer, service

	1.000 kr. 2018 p/l				
	2018	2019	2020	2021	2022
Årlig besparelse på reparation og forsikring af biler	0	-300	-300	-300	-300
Årlig besparelse på vedligehold af biler	0	-52	-52	-52	-52
Årlig merudgift til vedligehold af el-cykler	0	200	200	200	200
Årlig besparelse på anskaffelse af biler)	0	-310	-310	-310	-310
Årlig merudgift på anskaffelse af el-cykler		96	96	96	96
Varige ændringer totalt, service	0	-366	-366	-366	-366

Implementeringsomkostninger

Nedenstående elementer indgår i implementeringsomkostningerne:

Etablering af parkeringskælder og værksted til el-cykler, i alt 404.000 kr.

- 20 cykelstativer m. plads til 5 cykler (700 kr./ stk.): 14.000 kr.
- Etablering af elforsyning til cykler inkl. kabelkasse: 140.000 kr.
- Opgradering af værksted til el-cykler: 250.000 kr.

Etablering af overdækket cykelparkering til medarbejdercykler, i alt 200.000 kr.

- Skur til medarbejdercykler: 200.000 kr.

Indkøb af el-cykler og øvrigt materiel, i alt 856.500 kr.

- 100 el-cykler (8.000 kr./stk.): 800.000 kr.
- 100 cykelhjelme (400 kr./stk.): 40.000 kr.
- 50 cykeltasker (330 kr./stk.): 16.500 kr.

Afvikling af biler, i alt 120.000 kr.

- Salg af de 12 brugte biler (-10.000 kr./stk.): -120.000 kr.

De samlede implementeringsomkostninger fremgår af tabel 2 nedenfor.

Tabel 2. Implementeringsomkostninger i forslaget

	1.000 kr.					Innovationspulje (sæt X)
	2018	2019	2020	2021	2022	
Etablering af parkeringskælder og værksted til el-cykler	404	0	0	0	0	
Etablering af overdækket cykelparkering til medarbejdercykler	200	0	0	0	0	
Indkøb af el-cykler og øvrigt materiel	856	0	0	0	0	
Afvikling af biler	-120	0	0	0	0	
Investeringer totalt, anlæg	1.340	0	0	0	0	

1.5 FORDELING PÅ UDVALG

Forslaget involverer kun Teknik- og Miljøforvaltningen.

1.6 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

2.-3. kvartal 2018:

- Etablering af overdækket cykelparkering til medarbejdercykler gennemført.
- Etablering af parkeringskælder og værksted påbegyndt.
- Indkøbsproces af el-cykler og øvrigt materiel indledt.
- Afvikling af biler påbegyndt.

3.-4. kvartal 2018:

- Etablering af parkeringskælder og værksted afsluttet.
- Indkøb af el-cykler og øvrigt materiel afsluttet
- Undervisning af p-vagter i brug af cykler og øvrigt materiel
- Afvikling af biler afsluttet.

1.7 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Forslaget har den 23. november 2017 været drøftet i centerets MED-udvalg, som kunne støtte forslaget. MED-udvalget lagde bl.a. vægt på, at der vil være mulighed for at alle parkeringsvagter får stillet en cykel til rådighed. Det giver mulighed for at tilpasse cyklen til den enkelte medarbejders behov, herunder særligt sædehøjden på cyklen. Desuden lagde medarbejdersiden vægt på, at der i forslaget er afsat ressourcer og midler til et cykelværksted, der kan sikre, at cyklerne løbende holdes ved lige.

Da der vil skulle gennemføres en række ændringer i cykelkælderens samt etablering af værksted og overdækket cykelparkering til medarbejdercykler i gården på Islands Brygge 37, skal forslaget gennemføres i dialog med Københavns Ejendomme og Indkøb (KEID).

1.8 FORSLAGETS EFFEKT

Forslaget vil bidrage til en øget fremkommelighed. Desuden vil det medvirke til en øget fleksibilitet i parkeringskontrollen.

Det forventes, at forslaget vil medføre, at det vil være lettere for parkeringsvagterne at komme igennem byen i dagtimerne, da transporten foregår via cykel. Om natten vil der fortsat blive brugt el-biler i forbindelse med parkeringskontrollen, da fremkommeligheden for biler om natten er høj. Dermed vil parkeringskontrollen kunne dække et større område med de samme medarbejderressourcer.

Det må forventes, at udskiftningen af biler med el-cykler på kort sigt kan give anledning til en vis utilfredshed hos nogle af medarbejderne. Det vurderes dog, at udskiftningen af biler med el-cykler er hensigtsmæssig ud fra en økonomisk og en opgavemæssig betragtning.

1.9 OPFØLGNING

Der følges op på forslaget gennem nedenstående succeskriterier.

	Hvordan måles succeskriteriet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Bilerne er afviklet	Der er afviklet 12 biler inden 2019	Teknik- og Miljøforvaltningen	Inden udgangen af 4. kvartal 2018
Der er indkøbt el-cykler	Der er indkøbt 100 el-cykler inden 2019	Teknik- og Miljøforvaltningen	Inden udgangen af 4. kvartal 2018
Der er etableret cykelparkering til el-cyklerne	Der er etableret cykelparkering mv. til de indkøbte el-cykler	Teknik- og Miljøforvaltningen	Inden udgangen af 4. kvartal 2018

1.10 RISIKOVURDERING

Business casens etableringsomkostninger er baseret på afgivne tilbud. Såfremt der sker ændringer i tilbuddene, eller at der opstår uforudsete omkostninger, kan det påvirke business casen negativt. Dertil er opførelsen af skuret til medarbejdernes cykler afhængig af, om der opnås byggetilladelse, og derfor kan byggesagsbehandlingen komme til at påvirke implementeringsperioden negativt.

Der er forudsat en vis levetid på el-cyklerne og derfor indlagt i business casens beregninger, at cykelparkens samlede levetid er 8 år. I praksis vil det betyde, at der løbende bliver udskiftet cykler, årligt vurderet til værende 15 cykler, fra aktiv til passiv brug. Hvis cykelparkens levetid reelt er kortere, vil det påvirke business casen negativt.

1.11 HVEM ER HØRT?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Ja	23. februar 2018

	Ja/Nej/Ikke relevant	Hvis ja, skriv kort konklusionen. Skal være afsluttet inden udvalgsgodkendelse.
Ejendomsfaglig vurdering	Ja	Godkendt
Koncern IT	Ikke relevant	
HR-kredsen	Ikke relevant	
Velfærdsanalytisk vurdering	Ikke relevant	

1.12 TEKNISK BILAG

Ingen

INVESTERINGSFORSLAG

Forslagets titel: BC46 Udskiftning af facadebelysning ved historiske anlæg

Kort resumé: Der søges midler til at udskifte eksisterende udtjente facadebelysningsanlæg til nye tidsvarende energivenlige belysningsanlæg

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. 2018 p/l	Styringsområde	2018	2019	2020	2021	2022
Varige ændringer						
Elbesparelse	Service	-100	-270	-270	-270	-270
Samlet varig ændring		-100	-270	-270	-270	-270
Implementeringsomkostninger						
Udskiftning af facadebelysningsanlæg	Anlæg	1.390				
Samlede implementeringsomkostninger		1.390				
Samlet økonomisk påvirkning		1.290	-270	-270	-270	-270
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	6					
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	6					

Note til alle tabeller: Alle besparelser er angivet med negativt (-) fortegn.

1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

Der er i dag udtjente facadebelysningsanlæg rundt omkring i byen. Anlæggene er udtjente, og lyskildetyperne er udfaset af EU og kan ikke længere anskaffes. Dette betyder, at anlæggene, som de står nu, snart ikke kan serviceres eller holdes ved lige. Anlæggene har et meget højt energiforbrug og bruger op til 5 gange mere i strøm end tidsvarende LED-belysning.

1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Det foreslås at udskifte de gamle udtjente facadebelysningsanlæg til nye tidsvarende og energivenlige anlæg. De nye anlæg vil blive udstyret med LED-belysning, og anlæggene vil så vidt muligt forsøge at levere facadebelysning, som er til mindre gene for brugerne af bygningerne, give lys med bedre farvegengivelse samt evt. mulighed for styring af lysniveau. Det er tiltænkt, at anlæggene vil være med hvidt lys.

Den endelige udformning af belysningsanlæggene vil sandsynligvis variere fra det, der står i dag. Ved hver af de placeringer, der i dag har facadebelysning, vil det blive undersøgt, om det er nødvendigt at opsætte nye lysanlæg 1:1, eller om det i stedet er muligt at nedskalere behovet for belysning. En nedskalering kan være at opsætte færre lyspunkter (lysarmatur) det enkelte sted, begrænse tidsintervallet for belysning (op-

sættelse af en timer) eller ved at installere en mindre effektiv lyskilde, der yderligere mindsker elforbruget.

Hvis forslaget gennemføres, vil der i alt være 92 lyspunkter ved historiske bygninger og seværdigheder, som bliver udskiftet. Udtjente anlæg, der foreslås udskiftet, er placeret ved følgende steder:

- Rådhuset – Siden mod HC Andersens Boulevard
- Thorvaldsens Museum
- Grundtvigskirken
- Christiansborg
- Børsen
- Den lille havfrue
- Tårnet på Nikolaj Kirke

1.4 ØKONOMI

For at sikre en tilstrækkelig energibesparelse skal de gamle anlæg udskiftes til nye energivenlige anlæg. Dette kræver en anlægsbevilling til brug for indkøb af nyt materiel, opsætning, finjustering og evt. programmering af anlæggende på i alt 1,4 mio. kr. Beregningen tager udgangspunkt i en 1:1 udskiftning af 92 lyspunkter til en gennemsnitspris på 15.100 kr.

Planlægning af projekterne bliver udført af forvaltningen inden for egne driftsrammer.

Udskiftningen er beregnet til at medføre en elbesparelse på ca.154.000 kWh, som ved en elpris på 1,75 kr. pr. kWh giver en årlig driftsbesparelse på 270.000 kr. om året, når projektet er helt indfaset.

Tabel 1. Varige ændringer, service

	1.000 kr. 2018 p/l				
	2018	2019	2020	2021	2022
El-besparelse	-100	-270	-270	-270	-270
Varige ændringer totalt, service	-100	-270	-270	-270	-270

Tabel 2. Anlægsinvesteringer i forslaget

	1.000 kr. 2018 p/l					Innovationspulje (sæt X)
	2018	2019	2020	2021	2022	
Udskiftning af facadebelysningsanlæg	1.390					
Investeringer totalt, anlæg	1.390					

1.5 FORDELING PÅ UDVALG

Ikke tværgående.

1.6 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Projektet igangsættes i 2018 og færdigimplementeres samme år. Herved er det muligt allerede i 2019 at opnå den størst mulige energi- og elbesparelse, uden at det fordyrer implementeringsomkostningerne.

Forvaltningen vil stå for projektering af projekterne, og projekterne vil, i den grad det er muligt, blive udført af kommunens egen driftspartner på belysning, som kommunen også har en gældende rammeaftale med. Dette giver den mest optimale sparring for at sikre den efterfølgende drift og energibesparelse.

Den nødvendige energibesparelsen sikres ved valg af armaturer, specificering af projekterne ved de enkelte bygninger samt justering af belysningsbehovet.

1.7 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

De relevante bygningsejere og brugere vil blive inddraget i processen fra projektstart til ibrugtagning. Enkelte af bygningsejerne er forvaltningen allerede i dialog med omkring projektet. Andre bliver først kontak-
tet, når der er bevilget midler, herunder Københavns Ejendomme.

1.8 FORSLAGETS EFFEKT

Projektet vil forny udtjente facadebelysningsanlæg. Belysningsanlæggene vil sikre god kvalitet i hvid belysning til oplysning af facader. Evt. styring vil hjælpe med at mindske gener for bygningernes brugere.

Anlæggene vil have en levetid på 10-15 år og vil dermed sikre bibeholdelsen af facadebelysningsanlæg i denne periode. Facadebelysning giver mulighed for at opleve den københavnske arkitektur og historie i de mørke timer samt tilføje atmosfære til de pladser og byrum, der støder op til bygningerne.

Den opnåede el-besparelse understøtter Københavns Klimaplan om et CO²-neutralt København.

1.9 OPFØLGNING

Forvaltningen vil i projektopstartsfaserne sikre de rigtige beslutninger og beregninger, som skal sikre de beskrevne elbesparelser.

	Hvordan måles succeskriteriet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Elbesparelse	Elforbrug opgøres før og efter implementering, 1. januar 2018 og 1. januar 2019	Teknik- og Miljøforvaltningen	Et år efter fuld ibrugtagning, 1. januar 2020.

1.10 RISIKOVURDERING

Projekterne udarbejdes først endelige efter bevilling af midler. Dette skaber usikkerheder ift. projekternes skala og udformning.

Samarbejde med relevante bygningsejere og brugere kan ligeledes medføre usikkerhed i forhold til skala og udformning af belysningsanlæggene ved de enkelte historiske bygninger og seværdigheder.

1.11 HVEM ER HØRT?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Ja	7. februar 2018

	Ja/Nej/Ikke relevant	Hvis ja, skriv kort konklusionen. Skal være afsluttet inden udvalgsgodkendelse.
Ejendomsfaglig vurdering	Ikke relevant	
Koncern IT	Ikke relevant	
HR-kredsen	Ikke relevant	
Velfærdsanalytisk vurdering	Ikke relevant	

INVESTERINGSFORSLAG

Forslagets titel: BC47 Digitalisering af besigtigelse af driftsstrækninger

Kort resumé: Forslaget indebærer, at der udvikles tillæg til PUMA, som vil gøre det muligt at effektivisere registrering, overførsel og anvendelse af data vedr. besigtigelser af veje og fortove.

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. 2018 p/l	Styrings-område	2018	2019	2020	2021	2022
Varige ændringer						
Besparelse til løn mv. (frigjort)	Service		-80	-80	-80	-80
Samlet varig ændring			-80	-80	-80	-80
Implementeringsomkostninger						
Udviklingsomkostninger	Anlæg	300				
Samlede implementeringsomkostninger		300				
Samlet økonomisk påvirkning		300	-80	-80	-80	-80
Tilbagebetalingstid baseret på Serviceeffektivisering	5 år					
Tilbagebetalingstid baseret på Totaløkonomi	5 år					

Note til alle tabeller: Alle *besparelser* er angivet med negativt (-) fortegn.

1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

Når det skal planlægges, hvilke strækninger, der skal renoveres på driftsbudgettet, sker det ved, at der foretages en række besigtigelser af renoveringsmodne strækninger. Besigtigelserne indeholder oplysninger om hvilke opgaver der skal løses på den pågældende strækning samt omfanget heraf.

Udfordringen er, at få resultaterne fra de udførte besigtigelser så hurtigt og så nemt leveret fra CNA (Center for Nye Anlæg) til CVK (Center for Vejvedligehold og KMC). Hvis dette sker hurtigt og online, vil der være muligt, allerede tidligt, at starte med planlægningen af de udvalgte strækninger, ligesom det vil lette muligheden for at CVK vil kunne komme ind med deres bemærkninger til projekterne langt tidligere i forløbet.

Hvis planlægningen kan starte tidligere, vil det være muligt i højere grad, at optimere den tid og den kapacitet som CVK besidder. Ligesom det er en fordel, at bestillinger af udført arbejde kan foretages direkte i PUMA Vejvedligehold løsningen og fejl i forbindelse med manuelle overleveringer ville kunne elimineres.

I tillæg vil det være muligt for tilsynsteamet i CVK tidligt i processen, at se hvilke større driftsarbejder der planlægges det kommende år. Det giver en bedre planlægning i forhold til de mindre driftsopgaver der løbende foregår og ikke mindst en bedre forventningsafstemning i forhold til kommunikationen med borgerne.

1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Forslaget indebærer, at forvaltningen videreudvikler den eksisterende digitale understøttelse, der er på området i dag. Denne udvidede digitale understøttelse vil gøre det muligt at optimere registrering, overførsel og anvendelse af data vedr. besigtigelser af veje og fortove. Den nye digitale løsning vil sikre, at informationer fra besigtigelse af renoveringsmodne strækninger straks kan ses af den udførende enhed i Teknik- og Miljøforvaltningen. Dermed undgås fejl i forbindelse med manuelle overleveringer samtidig med at det vil være en gevinst for CVK med en digital overførelse i forbindelse med bestilling af udførelse af de respektive arbejder samt planer over disse.

1.4 ØKONOMI

Forslaget indebærer initiale udviklingsomkostninger til den nødvendige funktionalitet i PUMA. Efterfølgende vil der årligt kunne realiseres personaleeffektivisering svarende til ca. 1½ mandemåned som følge af de forbedrede systemarbejdsgange.

Tabel 1. Varige ændringer, service

	1.000 kr. 2018 p/l				
	2018	2019	2020	2021	2022
Besparelse til løn mv. (frigjort)		-80	-80	-80	-80
Varige ændringer totalt, service		-80	-80	-80	-80

Tabel 2. Serviceinvesteringer i forslaget

	1.000 kr. 2018 p/l					Innovationspulje (sæt X)
	2018	2019	2020	2021	2022	
Udviklingsomkostninger	300					
Investeringer totalt, service	300					

1.5 FORDELING PÅ UDVALG

Det økonomiske rationale udmøntes fuldt ud i TMF.

1.6 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Det vil være nødvendigt med en periode til udvikling af de nødvendige funktionaliteter i PUMA. Herefter vil implementeringen være enkel, idet der ikke forudsættes særlige kompetenceløftsbehov for medarbejderne.

1.7 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Ingen særlige behov.

1.8 FORSLAGETS EFFEKT

Udover de positive økonomiske effekter for forvaltningen, må forenkling og herved lavere risiko for fejl og ekstern opfølgning alt andet lige vurderes at være positivt for arbejdsmiljøet i de berørte enheder i TMF.

1.9 OPFØLGNING

	Hvordan måles succeskriteriet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Milepæl: PUMA udvikles til at kunne varetage de beskrevne funktionaliteter	Evaluering af PUMA, med de indarbejdede funktionaliteter, ved slutningen af udviklingsarbejdet	Byens Fysik er ansvarlig - PUMA-systemudviklere deltager i evalueringen	Ultimo 2018
Succeskriterie: De beskrevne arbejdsgangforenklinger realiseres	Ledelsens vurdering af processerne, understøttet af konkrete regnskabstal	Byens Fysik	Løbende gennem 2019.

1.10 RISIKOVURDERING

Der er risiko for, at det forudsatte økonomiske rationale ikke vil kunne realiseres. Denne risiko imødegås ved grundig validering af de forudsætninger samt ledelsens bedste skøn, som lægges til grund for beregningerne.

1.11 HVEM ER HØRT?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Ja	7. februar 2018

	Ja/Nej/Ikke relevant	Hvis ja, skriv kort konklusionen. Skal være afsluttet inden udvalgsgodkendelse.
Ejendomsfaglig vurdering	Ikke relevant	
Koncern IT	Ikke relevant	Løsningen er en tilbygning til den eksisterende og allerede Koncern IT-godkendte PUMA-platform, hvorfor Koncern IT ikke er relevante at høre.
HR-kredsen	Ikke relevant	
Velfærdsanalytisk vurdering	Ikke relevant	



KF5 Copenhagen 2021

Baggrund

København har fået tildelt værtskabet for WorldPride og EuroGames i 2021. Eventen afvikles som ét LGBTQ-megaevent under titlen ”Copenhagen 2021”. Det vil være 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.

Afsender af ansøgningen er projekt- og budorganisationen Happy Copenhagen, som er stiftet af Copenhagen Pride og Pan Idræt. Det aktuelle ansøgte tilskudsbeløb er nedjusteret fra oprindeligt 49 mio. kr. Nedjusteringen er resultat af en dialog mellem Happy Copenhagen, Økonomiforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen, jævnfør aftaleteksten fra Budget 2018 hvori det angives, at forvaltningerne skal afklare scenarier for kommunes økonomiske bidrag frem mod forhandlingerne om Overførselssagen 2017-2018.

Indhold

Budgetforslag indeholder tre scenarier med serviceudgifter på 38,7-41,7 mio. kr. samlet for perioden 2018-2021. Forskellen mellem scenarierne ligger i den bevilling, der gives til 2018.

Kultur- og Fritidsforvaltningen gør opmærksom på, at de estimerede ekstraomkostninger for Teknik- og Miljøforvaltningen er væsentlig højere end det beløb, der fremgår af Happy Copenhagen's ansøgning til Københavns Kommune. I budgetforslagene er angivet de estimater, som er fremsendt af Teknik- og Miljøforvaltningen.

Forvaltningen har bedt Happy Copenhagen om at beskrive flere forskellige budgetsценарier for 2018. De tre scenarier, som Happy Copenhagen har forelagt forvaltningen, lyder på henholdsvis 6 mio. kr., 4,5 mio. kr. og 3 mio. kr. Happy Copenhagen's vurdering af konsekvenserne af bevillingens størrelse for organisationens aktivitetsniveau i 2018 fremgår nedenfor. Scenarie 1 tager udgangspunkt i den indsendte ansøgning fra Happy Copenhagen.

Scenarie 1: (tilskud på 6 mio. kr. i 2018). Med tilskuddet kan Happy Copenhagen fortsætte eventplanlægningen som planlagt og opretholde det nuværende sekretariat på aktuelt fire årsværk. Derudover giver tilskuddet mulighed for at ansætte medarbejdere til planlægning i forhold til sportsprogrammet (EuroGames) og kulturprogrammet (WorldPride) samt en medarbejder til fundraising.

Scenarie 1 har et samlet budgetforslag på 41,7 mio. kr. for perioden 2018-2021.

Scenarie 2: (tilskud på 4,5 mio. kr. i 2018). Med tilskuddet kan Happy Copenhagen opretholde det nuværende sekretariat på aktuelt fire årsværk samt ansætte en fundraiser til sikring af den nødvendige eksterne medfinansiering. Eventplanlægningen kan fortsættes, dog på reduceret niveau i forhold til scenarie 1 med henvisning til, at sekretariatet vil mangle de faglige kompetencer på sport- og kulturområdet, som ville kunne sikre den ønskede fremdrift og udvikling af henholdsvis sportsprogrammet og kulturprogrammet.

Scenarie 2 har et samlet budgetforslag på 40,2 mio. kr. for perioden 2018-2021.

Scenarie 3: (tilskud på 3 mio. kr. i 2018). Med tilskuddet kan Happy Copenhagen opretholde det nuværende sekretariat på aktuelt fire årsværk. Der vil ikke være budget til yderligere ansættelser. Ved ikke at kunne ansætte en fundraiser øges risikoen for, at den nødvendige eksterne medfinansiering ikke kan tilvejebringes. Med tilskuddet kan Happy Copenhagen

fastholde de kontraktmæssige forpligtelser over for Interpride, men fremdriften på sports- og kulturprogrammet nedskaleres til minimum.

Scenarie 2 har et samlet budgetforslag på 38,7 mio. kr. for perioden 2018-2021.

Copenhagen 2021 - Eventbeskrivelse

Copenhagen 2021 samler to events og indeholder i alt tre spor:

- **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.
- **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.
- **International menneskerettigheds- og sportslederkonference** med fokus på menneskerettigheder og foreningskultur i sport indeholdende taler, workshops og paneldebatter med udgangspunkt i LGBTQ-retigheder.

Happy Copenhagen forventer i alt ca. 750.000 deltagere under hele Copenhagen 2021, heraf ca. 2.000 deltagere til menneskerettigheds- og sportslederkonferencen og 6.000 deltagere i sportsstævnerne under EuroGames. Estimaterne er baseret på erfaringer fra lignende events.

Wonderful Copenhagen har i 2016 estimeret, at Copenhagen 2021 vil medføre en turisme-relateret omsætning på ca. 213 mio. kr. samt en værditilvækst i turismerelaterede erhverv på ca. 62 mio. kr. i København. Copenhagen 2021 vil endvidere bidrage med betydelig markedsføring af Greater Copenhagen som LGBTQ-venlig destination, ligesom eventen bidrager til Kultur- og Fritidspolitikens indsatsområder for den internationale by og byens gæster.

I december 2016 underskrev samtlige borgmestre i København en fælles støttetilkendegivelse om værtskabet for WorldPride i København i 2021, ligesom en tilsvarende støttetilkendegivelse for bud på EuroGames blev underskrevet og fremsendt til Happy Copenhagen i december 2017.

Københavns Kommune har til budfasen støttet Happy Copenhagen med 3,1 mio. kr.

Økonomi

Budgetforslag indeholder tre scenarier med serviceudgifter på 38,7-41,7 mio. kr. samlet for perioden 2018-2021.

De tre skitserede scenarier for bevillingens størrelse i 2018 medfører, at der nedenfor er angivet i alt tre budgetforslag for perioden 2018-2021 på henholdsvis 41,7 mio. kr., 40,2 mio. kr. og 38,7 mio. kr.

Beløbet for det direkte tilskud til Happy Copenhagen for 2018-2021 afhænger af valg af scenarie (tabel 1-6). Nedenfor har forvaltningen taget udgangspunkt i ansøgningen fra Happy Copenhagen og dermed i budgetforslaget på 41,7 mio. kr.:

- 32 mio. kr. i direkte tilskud til Happy Copenhagen til planlægning og afvikling af Copenhagen 2021,
- 9,3 mio. kr. i ekstraudgifter til Teknik- og Miljøforvaltningen til renhold, natåbne bemandede toiletter, myndighedsbehandling og trafikledelse i forbindelse med World Pride samt

- 0,4 mio. kr. i ekstraudgifter til Kultur- og Fritidsforvaltningen i forbindelse med brug af idrætsanlæg under EuroGames.

Kultur- og Fritidsforvaltningen foreslår derudover, at

- 2 mio. kr. af det samlede direkte tilskud til Happy Copenhagen øremærkes 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 forvaltningens eksisterende arbejde med udvikling af byens foreningsliv. Tilskuddet på 2 mio. kr. administreres af Kultur- og Fritidsforvaltningen.

Yderligere opmærksomhedspunkter ift. økonomi

Det samlede eventbudget for Copenhagen 2021 er angivet til ca. 96 mio. kr., og det samlede offentlige tilskudsbehov er på ca. 69 mio. kr. I gennemsnit kalkuleres med en offentlig medfinansiering svarende til ca. 72 procent af det samlede eventbudget. De resterende midler søges i private fonde og erhvervsponsorater.

Region Hovedstaden forventes i løbet af 2019 at behandle en ansøgning om tilskud på op til 15 mio. kr. Der forventes ikke bidrag fra Sport Event Denmark. Der er indledt dialog med en række kulturorganisationer, der har tilkendegivet, at være interesseret i samarbejde ligesom der er ansøgt om tilskud til det samlede eventbudget ved Malmö Stad, Frederiksberg Kommune, Roskilde Kommune og Helsingør Kommune. Efter tildeling af værtskabet for EuroGames 2021 genoptages de indledende forhandlinger med Staten om tilskud.

Tilskuddet til planlægning og afvikling af Copenhagen 2021 foreslås udmøntet årligt fra 2018 og frem til 2021. For at sikre fortsat drift af sekretariatet i 2018 ansøger Happy Copenhagen i Overførselssagen 2017-2018 om, at 6 mio. kr. af det samlede ansøgte direkte tilskudsbeløb bevilliges til udbetaling i 2018 (tabel 1 og tabel 4). De yderligere to scenarier for bevillingen for 2018 er angivet i de øvrige tabeller.

Derudover anbefales det, at bevillingen fra Kultur- og Fritidsforvaltningen udmøntes allerede fra 2019 for at kunne iværksætte det opbyggende arbejde med at forankre eventen i byens foreningsliv og aktivere eventen bredt.

Tabel 1 – Scenarie 1. Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	I alt
Direkte tilskud til Happy Copenhagen	Service	6.000	7.500	8.500	8.000	30.000
Forankring i det københavnsk idræts- og foreningsliv – KFF	Service		500	500	1.000	2.000
Serviceudgifter i KFF – idrætsanlæg	Service				400	400
Renhold - TMF	Service				6.720	6.720
Natåbne toiletter - TMF	Service				310	310
Materiel - TMF	Service				300	300
Afledte udgifter - TMF	Service				500	500
Myndighedsbehandling, trafikledelse mv.	Service	150	300	450	600	1.500
Udgifter i alt		6.150	8.300	8.950	17.830	41.730

Tabel 2 – Scenarie 2. Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- Område	2018	2019	2020	2021	I alt
Direkte tilskud til Happy Copenhagen	Service	4.500	7.500	8.500	8.000	28.500
Forankring i det københavnsk idræts- og foreningsliv – KFF	Service		500	500	1.000	2.000
Serviceudgifter i KFF – idrætsanlæg	Service				400	400
Renhold - TMF	Service				6.720	6.720
Natåbne toiletter - TMF	Service				310	310
Materiel - TMF	Service				300	300
Afledte udgifter - TMF	Service				500	500
Myndighedsbehandling, trafikledelse mv.	Service	150	300	450	600	1.500
Udgifter i alt		4.650	8.300	8.950	17.830	40.230

Tabel 3 – Scenarie 3. Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	I alt
Direkte tilskud til Happy Copenhagen	Service	3.000	7.500	8.500	8.000	27.000
Forankring i det københavnsk idræts- og foreningsliv – KFF	Service		500	500	1.000	2.000
Serviceudgifter i KFF – idrætsanlæg	Service				400	400
Renhold - TMF	Service				6.720	6.720
Natåbne toiletter - TMF	Service				310	310
Materiel - TMF	Service				300	300
Afledte udgifter - TMF	Service				500	500
Myndighedsbehandling, trafikledelse mv.	Service	150	300	450	600	1.500
Udgifter i alt		3.150	8.300	8.950	17.830	38.730

Risikovurdering

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 i afvikling af events. Derimod vurderes det, at der er en reel risiko for, at Happy Copenhagen ikke kan skaffe den tilsigtede medfinansiering fra øvrige offentlige organisationer.

Det foreslås derfor, at Københavns Kommunes tilskud betinges af, at Happy Copenhagen tilpasser sin organisation og eventen efter de bidrag, som kan genereres fra offentlig side samt fra det øvrige fonds- og sponsorarbejde senest 2 år inden eventafvikling, dvs. pr. september 2019.

Kultur- og Fritidsforvaltningen gør opmærksom på, at det ansøgte offentlige tilskud fra Københavns Kommune ligger ca. 15-20 mio. kr. højere end hvad der ellers gives til store internationale events i København (megaevents). Borgerrepræsentationen har eksempelvis bevilliget 5 mio. kr. til VM i Ishockey 2018, 8,5 mio. kr. til VM i Håndbold (herre) 2019 samt samlet set 18 mio. kr. til EM i fodbold (herre) i 2020, heraf 7,7 mio. kr. i ekstraudgifter til Teknik- og Miljøforvaltningen.

I forhold til brug af byens rum og kommunale faciliteter til afvikling af Copenhagen 2021 vil der være behov for en tæt dialog mellem Københavns Kommune og Happy Copenhagen frem mod afvikling i 2021, ikke mindst i relation til brug af byrummet under Copenhagen 2021.

Bevillingstekniske oplysninger

Table 4 – Scenario 1. Expenses for service

<i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Udvalg	Bevilling	2018	2019	2020	2021	I alt
Planlægning og afvikling af Copenhagen 2021	KFU	1510	6.000	7.5000	8.000	8.5000	30.000
Forankring i det københavnske idræts- og foreningsliv	KFU	1510		500	500	1.000	2.000
Interne udgifter i KFF - idrætsanlæg	KFU	1510				400	400
Renhold - TMF	TMU	1400				6.720	6.720
Natåbne toiletter - TMF	TMU	1400				310	310
Materiel - TMF	TMU	1400				300	300
Afledte udgifter - TMF	TMU	1400				500	500
Myndighedsbehandling, trafikledelse mv.	TMU	1400	150	300	450	600	1.500
Udgifter i alt			6.150	8.300	8.950	17.830	41.730

Table 5 – Scenario 2. Expenses for service

<i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Udvalg	Bevilling	2018	2019	2020	2021	I alt
Planlægning og afvikling af Copenhagen 2021	KFU	1510	4.500	7.5000	8.000	8.5000	28.500
Forankring i det københavnske idræts- og foreningsliv	KFU	1510		500	500	1.000	2.000
Interne udgifter i KFF - idrætsanlæg	KFU	1510				400	400
Renhold - TMF	TMU	1400				6.720	6.720
Natåbne toiletter - TMF	TMU	1400				310	310
Materiel - TMF	TMU	1400				300	300
Afledte udgifter - TMF	TMU	1400				500	500
Myndighedsbehandling, trafikledelse mv.	TMU	1400	150	300	450	600	1.500
Udgifter i alt			4.650	8.300	8.950	17.830	40.230

Tabel 6 – Scenarie 3. Udgifter til service

(1.000 kr. – 2018 p/l)	Udvalg	Bevilling	2018	2019	2020	2021	I alt
Planlægning og afvikling af Copenhagen 2021	KFU	1510	3.000	7.5000	8.000	8.5000	27.000
Forankring i det københavnske idræts- og foreningsliv	KFU	1510		500	500	1.000	2.000
Interne udgifter i KFF - idrætsanlæg	KFU	1510				400	400
Renhold - TMF	TMU	1400				6.720	6.720
Natåbne toiletter - TMF	TMU	1400				310	310
Materiel - TMF	TMU	1400				300	300
Afledte udgifter - TMF	TMU	1400				500	500
Myndighedsbehandling, trafikledelse mv.	TMU	1400	150	300	450	600	1.500
Udgifter i alt			3.150	8.300	8.950	17.830	38.730

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2014-15	500			
Budgetaftale 2016		1.000	800	500
Budgetaftale 2018				300
Afsatte midler i alt	500	1.000	800	800