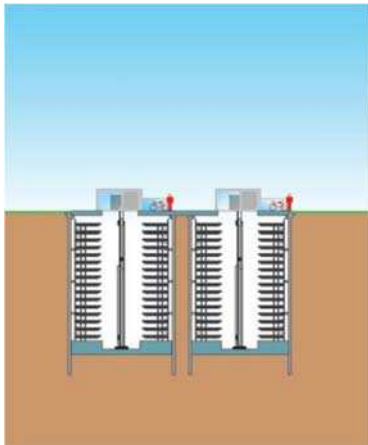




TMI3 Cykelparkering i konstruktion i Indre By



Baggrund

I Budget 2017 blev der afsat midler til en foranalyse af cykelparkeringsanlæg i konstruktion i Indre By. Foranalysen viser, at det er teknisk muligt at etablere cykelparkering i konstruktion i Indre By. Dette er dog forbundet med en del udfordringer herunder pladsmæssige og byrumsmæssige forhold. Et anlæg vil også være den første af sin art og dermed forbundet med væsentlige risici. DSB har meddelt Københavns Kommune, at de ønsker at indgå et samarbejde om et fuldautomatisk cykelparkeringsanlæg, og forpligter sig til at bidrage med en 50/50-finansiering. Dette under forudsætning af, at Borgerrepræsentationen ved Budget 2018 afsætter et tilsvarende beløb.

Indhold

Der er et stort behov for mere og bedre cykelparkering i København og især i Indre By. Her er kapaciteten på gadeplan fuldt udnyttet til andre funktioner, hvilket betyder, at parkerede cykler er til gene for byens borgere, erhverv og gæster. Et cykelparkeringsanlæg i konstruktion kan tilvejebringe ny kapacitet til cykelparkering, hvor pladsen er trang og behovet for cykelparkering er så stort, og der ikke er mulighed for at etablere flere cykelparkeringsstativer.

Scenarie 1: Underjordisk anlæg i Indre By (10,0 mio. kr. i anlæg)

I Indre By vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at det vil være både teknisk og byrumsmæssigt muligt at etablere et underjordisk cykelparkeringsanlæg, hvor den bygning der kan ses på overfladen vil være ca. fire meter lang, tre meter bred og lidt over to meter høj. Anlægget vil have plads til ca. 120 cykler. Foranalysen peger på Æggetorvet ved Nørreport Station som mulig placering til det videre arbejde.

Scenarie 2: Mindre overjordisk anlæg udenfor Indre By (3,5 mio. kr. i anlæg)

Da løsningen ikke tidligere er afprøvet i en københavnsk kontekst, er det en mulighed at opsætte et mindre overjordisk anlæg (seks meter højt) med plads til ca. 60 cykler, hvilket vil give forvaltningen konkrete erfaringer med etablering, drift og viden om

københavnerne holdning til og brug af et fuldautomatisk anlæg, samt erfaringer med integration af et cykelparkeringsanlæg i det københavnske byrum, så der på et senere tidspunkt på et bedre vidensgrundlag kan træffes beslutning om etablering af et eller flere større fuldautomatiske anlæg. Foranalysen har ikke undersøgt placeringer uden for Indre by, men forvaltningen peger på Vanløse og Nørrebro stationer som mulige placeringer. En konkret placering vil endeligt kunne fastlægges efter gennemførelse af yderligere undersøgelser. Forvaltningen foreslår derfor, at der afsættes midler til undersøgelse af en sådan løsning frem mod budget 2019, hvorefter en mere konkret løsning kan forelægges.

Overordnede målsætninger og effekter

Uanset type af cykelparkeringsanlæg giver et sådant anlæg mulighed for overdækket og tyverisikret cykelparkering, og det forventes at give færre cykler i gadeplan, hvilket øger fremkommeligheden for gående, varelevering, biler, cyklende mv. Budgetnotatet understøtter opnåelsen af målsætningen i Fællesskab København om, at 70 % af københavnere i 2025 er tilfredse med muligheden for cykelparkering.

Scenarie 1 har en estimeret beskæftigelseseffekt på 12,0 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Scenarie 2 har en estimeret beskæftigelseseffekt på 4,2 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,0 mio. kr. i perioden 2017-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,0 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2021.

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,5 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2020.

DSB har meddelt Københavns Kommune, at de ønsker at indgå et samarbejde om et fuldautomatisk cykelparkeringsanlæg, og at man forpligter sig til at bidrage med en 50/50-finansiering. Dette under forudsætning af, at Borgerrepræsentationen ved Budget 2018 afsætter et tilsvarende beløb. Beløbene i dette budgetnotat udgør således Københavns Kommunes egenfinansiering.

Grundet sparsomt erfaringsgrundlag med fuldautomatiske cykelparkeringsanlæg er der stor usikkerhed om omkostningerne til etablering og drift, se mere under risikovurderingerne.

Table 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2018 p/l)	Styrings- område	2017	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Scenarie 1: Etablering af underjordisk anlæg ved DSB station i Indre by.	Anlæg	250	1.000	2.000	3.250	3.500		10.000
Scenarie 1: Afledt drift	Service						1.000	1.000
Scenarie 1: Udgifter i alt		250	1.000	2.000	3.250	3.500	1.000	11.000
Scenarie 2: Etablering af mindre overjordisk anlæg ved DSB station uden for Indre by.	Anlæg	100	250	2.900	250			3.500
Scenarie 2: Afledt drift	Service					1.000	1.000	2.000
Scenarie 2: Udgifter i alt		100	250	2.900	250	1.000	1.000	5.500

Det forventes, at der ved udførelse af opgaven kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter, bl.a. da anlægsprojektet har en opgavevarighed på mere end seks måneder.

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Tiltagene er som udgangspunkt baseret på at bringe stordrift og gentagelser i forvaltningen i spil i effektiviseringsøjemed. Dette anlægsprojekt er et færdigt anlæg som skal købes enkeltvis og forventes ikke at kunne bidrage i den sammenhæng. Der er derfor ikke indregnet effektivisering økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

Risikovurdering

Scenarie 1: Etablering af underjordisk anlæg ved DSB station i Indre By

Den overordnede risikovurdering for scenarie 1 er, at anlægsprojektet er kompliceret grundet introduktion af et nyt og ukendt element i København og gravearbejde i Middelalderbyen. Derfor er der afsat 15 % af anlægsomkostningerne i risikotillæg. Der er betydelige uafklarede forhold og risici i projektet, hvilket afspejles i både tidsplan og økonomisk råderum. For at reducere risici og uklarheder, skal der frem mod frigivelsen af anlægsmidlerne blandt andet afklares følgende:

Valg af model: De specifikke ønsker og krav til type af cykelparkeringsanlæg i konstruktion skal fastlægges, hvorefter der skal indhentes priser på anlægget.

Valg af placering: Der skal foretages stedspecifikke undersøgelser, herunder geotekniske undersøgelser, egenartsanalyse, trafikanalyse, indhentes ledningsoplysninger og undersøgelse af fredningsforhold og arkæologiske bindinger. Hvis den endeligt valgte lokalitet ikke er offentligt areal, vil der skulle indgås forhandlinger med grundejer om i første omgang en frivillig aftale om arealafståelse alternativt en ekspropriation.

Lokalplan: I Indre By er der skærpet lokalplanpligt, da der er tale om et historisk og kulturelt følsomt område med stor offentlig bevågenhed. Det er forvaltningens vurdering, at et anlæg i konstruktion under jorden vil være lokalplanpligtig, uanset, at projektets volumenmæssige omfang er af begrænset karakter over jorden. Processen forventes at tage omkring et år inkl. offentlig høring.

Vurdering af virkning på miljøet (VVM): Et anlægsarbejde af denne størrelse i Indre By skal VVM-anmeldes til Teknik- og Miljøforvaltningen, der tager stilling til om anlægsarbejdet er VVM-pligtigt. Drift af anlægget vurderes ikke at ville være VVM-pligtigt. VVM-processen forløber sideløbende med lokalplanprocessen. Derudover skal ske en afklaring af drifts- og serviceforhold samt krav til tilkaldeassistance og overvågning.

Scenarie 2: Etablering af mindre overjordisk anlæg ved DSB station udenfor Indre By

Den overordnede risikovurdering for scenarie 2 er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne i risikotillæg. Der er betydelige uafklarede forhold og risici i projektet, hvilket afspejles i både tidsplan og økonomisk råderum. For at reducere risici og uklarheder, skal der frem mod frigivelsen af anlægsmidlerne blandt andet afklares følgende:

Valg af model: De specifikke ønsker og krav til type af cykelparkeringsanlæg i konstruktion skal fastlægges, hvorefter der skal indhentes priser på anlægget.

Valg af placering: Der skal foretages stedspecifikke undersøgelser, herunder egenartsanalyse, trafikanalyse, indhentes ledningsoplysninger og undersøgelse af fredningsforhold. Hvis den endeligt valgte lokalitet ikke er offentligt areal, vil der skulle indgås forhandlinger med grundejer om i første omgang en frivillig aftale om arealafståelse alternativt en ekspropriation.

Lokalplan: Da et anlæg i konstruktion over jorden vil kunne medføre væsentlige ændringer i det bestående miljø, er det forvaltningens vurdering, at der vil skulle gennemføres en lokalplanproces inkl. offentlig høring. Processen forventes at tage omkring et år inkl. offentlig høring.

Vurdering af virkning på miljøet (VVM): Et anlægsarbejde af denne størrelse vil skulle VVM-anmeldes til Teknik- og Miljøforvaltningen, der tager stilling til om anlægsarbejdet er VVM-pligtigt. Drift af anlægget vurderes ikke at ville være VVM-pligtigt. VVM-processen forløber sideløbende med lokalplanprocessen.

Derudover skal ske en afklaring af drifts- og serviceforhold samt krav til tilkaldeassistance og overvågning.

Bevillingstekniske oplysninger

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,0 mio. kr. i perioden 2017-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1,0 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2021.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter (scenarie 1)

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>								
- Projektering	250	750	250				1.250	1.250*
- Udførsel			1.500	3.250	4.000		8.750	
Anlægsudgifter i alt							10.000	1.250*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift						1.000	1.000	
Afledte serviceudgifter i alt							1.000	

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,5 mio. kr. i perioden 2017-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 1 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2020.

Tabel 3 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter (scenarie 2)

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2017	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>								
- projektering	100	200	200				500	500*
- Udførsel			2.750	250			3.000	
Anlægsudgifter i alt							3.500	500*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								

- Vedligehold og afledt drift					1.000	1.000	2.000	
Afledte serviceudgifter i alt							2.000	

Tabel 4 – Tidsangivelse (scenarie 1)

Anlægsprojektet forventes igangsat september 2019 og ibrugtaget december 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Marts 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	September 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2021

Tabel 5 – Tidsangivelse (scenarie 2)

Anlægsprojektet forventes igangsat juni 2019 og ibrugtaget juni 2020.

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

Bydel og adresse (scenarie 1)

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

Bydel og adresse (scenarie 2)

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

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har været ikke været udvalgsbehandlet. Der skal ske yderligere udvalgsbehandling.

Tidligere afsatte midler

I Budget 2017 blev der afsat 1,0 mio. kr. til at gennemføre en foranalyse af cykelparkeringsanlæg i konstruktion i Indre By.

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

Bilag

Bilag 1. Indstilling til Teknik- og Miljøudvalget ”Foranalyse af cykelparkering i konstruktion i Indre By”, 19. juni 2017.