

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



### Baggrund

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

### Indhold

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Tabel 1 – Konsekvenser for træer**

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

**Tabel 2 – Konsekvenser for bilparkeringspladser**

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

### *Overordnede målsætninger og effekter*

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

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

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

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

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

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

### **Økonomi**

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

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

Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2022.

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

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

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

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

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

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

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

### Risikovurdering

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

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

### Bevillingstekniske oplysninger

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

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

**Tabel 4 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

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

**Tabel 5 – Tidsangivelse**

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat september 2021 og ibrugtaget november 2022.

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

**Øvrige tekniske oplysninger**

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

**Bydel og adresse**

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

**Tidligere afsatte midler**

Midler der tidligere er afsat i forbindelser med cykelpakker.

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