



Budgetnotater til overførselssagen 2015-2016

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet budgetnotater inden for de nedenstående fire temaer til overførselssagen 2015-2016:

15. marts 2016

- Fremkommelighed
- Byrum
- Boligsociale initiativer
- Funktionalitet

Parkeringsmodellen, som i nedenstående oversigt er markeret med en stjerne (*) efter titlen, vil blive udsendt separat. Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder derudover politisk bestilte budgetnotater, som vil blive formidlet til bestillerne gennem Økonomiforvaltningen.

Fremkommelighed

- Cykelparkering på lokaliteter med størst behov (med bilag)
- Nordvestpassagen
- Parkeringsmodel (covernotat med bilag) *
 - Køb af parkeringspladser *
 - Leje af parkeringspladser *
 - Etablering af parkeringspladser *
 - Renovering af garageanlæg under Langebro *
 - Betalingsfri parkering om lørdagen *
 - Grønne byrum og cykelparkering *

Byrum

- Bilfri søndag og bilfri kulturnat 2016
- Tilkøb til metrostationsforpladser på Sydhavnslinjen
- Realisering af bynatur i Købehavn – Mere bynatur i skolegårde, på tagpladser, i skybrudsløsninger og ved almene boliger (med bilag)

Boligsociale initiativer

- Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi (covernotat)
 - Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi - Forprojektering af Husumforbindelsen mellem Energicenter Voldparken i Husum Nord og Tingbjerg Haldagsskole (med bilag)
 - Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi - Ny stiforbindelse fra det østlige Tingbjerg til supercykelstien ved Hillerødmotorvejen
 - Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi - Forlængelse af Husumforbindelsen gennem Tingbjerg
 - Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi - Tryghedsskabende tiltag i form af belysning
 - Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi - Etablering af bynaturcenter Naturbyen ved Vestvolden (med bilag) – Afleveres af Børne- og Ungdomsforvaltningen
 - Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi - Kommunikationsindsats

Funktionalitet

- Renovering af pier ved Svanemøllestrand
- Genopretning af belysning i Amager Strandpark
- Renovering af klatretårn i BaNanna Park og skaterampe i Fælledparken
- Manglende afledt drift og tilpasning af service på Ny Nørreport og Israels Plads
- Kunstgræsbane ved Hekla Park

Videre proces

Der kan frem mod overførselssagen 2015-2016 komme yderligere budgetnotater samt ske kvalificering af ovenstående budgetnotaters indhold og økonomi. Budgetnotater kan samtidig udgå, blive opdelt eller sammenskrevet, ligesom titlerne kan blive ændret.

Teknik- og Miljøudvalget vil efter overførselssagens afslutning modtage en orientering om Teknik- og Miljøforvaltningens udmøntning af det endelige resultat af forhandlingerne.



Cykelparkering på lokaliteter med størst behov

15. marts 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Med 678.000 cykler og blot 51.000 offentlige cykelparkeringspladser er der et stort efterslæb på etablering af cykelparkering i København, hvilket vil øges i takt med en generel stigning i cykeltrafikken som følge af befolkningsvækst. Fortsat udbygning af cykelparkeringskapaciteten udfordres af pladsmangel på gadeplan, hvorfor nye, multifunktionelle løsninger og partnerskaber med eksterne aktører bør styrkes fremadrettet.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har foretaget en indledende screening, der viser, hvor der er det største behov for udvidelse af cykelparkeringskapaciteten. Især stationer og steder med større koncentration af indkøbsmuligheder er særligt kritiske, og det er også her målingerne viser, at københavnere er mindst tilfredse med cykelparkeringsmulighederne. Samtidig er der mange steder i byen med et stort midlertidigt kapacitetsbehov i forbindelse med arrangementer. Med udgangspunkt i screeningen samt synergi med andre projekter og eksterne samarbejdspartnere foreslås følgende indsatser (se bilag 1 for en uddybende beskrivelse):

1. Vanløse Station (2,0 mio. kr.)
2. Valby Station, samarbejde med DSB (15,0 mio. kr.)
3. Magasin/Lille Kongensgade (1,5 mio. kr.)
4. Nørreport og Torvehallerne, områdeparkering (1,5 mio. kr.)
5. Samarbejde med Realdania (0,8 mio. kr.)
6. Taskforce for partnerskaber for cykelparkering (0,7 mio. kr.)
7. Cykelparkering ved 10-meterzoner (2,5 mio. kr.)
8. Ladcykelparkering, fase 2 (2,0 mio. kr.)
9. Intensiveret bydækkende oprydning (2,9 mio. kr.)

De forskellige samarbejdspartnere (DSB, Metro, Jeudan/Torvehallerne, ATP-huset, Realdania m.fl.) har udtrykt interesse for at medvirke til finansieringen af de relevante partnerskabsprojekter. Der er ikke indgået endelig aftale om finansieringsmodellerne, hvilket vil ske i det videre forløb.

Hovedbanegården indgår ikke trods et stort behov, da der i foråret 2016 gennemføres forundersøgelser. Resultaterne af denne forelægges TMU/BR sammen med budgetnotat til budget 2017.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsarbejderne ved Valby Station er kompliceret mens den overordnede risikovurdering for de øvrige anlægsprojekter er, at de er relativt ukomplicerede, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Opgradering af cykelparkeringskapaciteten vil forventeligt medføre større tilfredshed med mulighederne for cykelparkering blandt københavnere. Således vil tiltagene bidrage til at opnå målet fra strategien Fællesskab København om at øge tilfredsheden fra 33 % i 2014 til 70 % i 2025. Indsatsen vil endvidere føre til øget cyklisme og færre uhensigtsmæssigt parkerede cykler i byrummet, hvilket vil gøre centrale byrum mere attraktive og føre til mere byliv og bedre forhold for handlende. Desuden vil forslagene understøtte fremkommelighed.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Vanløse Station	- 200-250 midlertidige cykelparkeringspladser. - Øget tilfredshed med cykelparkering ved stationer. - Stigning i kombinationsrejser med cykel og tog. - Bedre fremkommelighed for gående og mere attraktive byrum.
2. Valby Station, samarbejde med DSB	- 400 cykelparkeringspladser. - Øget tilfredshed med cykelparkering ved stationer. - Samarbejde med DSB, som kan udløse øget finansiering til optimering af cykelparkering ved S- og fjernstogsstationer i hele København.
3. Magasin/Lille Kongensgade	- 200-250 cykelparkeringspladser (delvist midlertidige). - Øget tilfredshed med cykelparkering ved indkøb. - Bedre fremkommelighed for gående og bilister.
4. Nørreport/Torvehallerne, områdeparterskab	- 150-250 cykelparkeringspladser ved Nørreport/Israels Plads (delvist midlertidige). - Udvikling af nye integrerede løsninger, der kombinerer cykelparkering, begrønning og byliv. - Øget tilfredshed med cykelparkering ved indkøb og station.
5. Samarbejde med Realdania	- Udvikling af nye integrerede løsninger for cykelparkering i nybyggeri. - Udvikling af midlertidig cykelparkering svarende til i alt 500-1.000 cykelparkeringspladser.
6. Taskforce for partnerskaber for cykelparkering	- 2-5 yderligere partnerskabsprojekter med inddragelse af minimum 10 eksterne aktører. - Udvikling af værdisætning af cykelparkering herunder business cases for hhv. kommunen og eksterne samarbejdspartnere.
7. Cykelparkering ved 10-meterzoner	- 500 cykelparkeringspladser eller 200-250 cykelparkeringspladser og 25 træer. - Øget tilfredshed med cykelparkering ved indkøb og bolig.
8. Ladcykelparkering, fase 2	- 200 ladcykelparkeringspladser. - Øget tilfredshed med cykelparkering ved bolig og

	station.
9. Intensiveret bydækkende oprydning	- Frigjort kapacitet på op til 15 % i eksisterende stativer. - Øget tilfredshed med cykelparkering. - Bedre fremkommelighed for gående og øvrige trafikanter.
Beskæftigelseseffekt (28,9 mio. kr.)	34,7 årsværk.

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 28,9 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2016 og 0,25 mio. kr. i 2017 og 0,35 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende frem til december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2016-2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Cykelparkering på lokaliteter med størst behov	28.900	350
1. Vanløse Station	2.000	
2. Valby Station, samarbejde med DSB	15.000	
3. Magasin/Lille Kongensgade	1.500	
4. Nørreport/Torvehallerne, områdeparterskab	1.500	
5. Samarbejde med Realdania	800	
6. Taskeførere for partnerskaber for cykelparkering	700	
7. Cykelparkering ved 10-meterzoner	2.500	150
8. Ladcykelparkering	2.000	200
9. Intensiveret bydækkende oprydning	2.900	

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsarbejderne ved Valby Station er kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Der er en del uafklarede forhold omkring dette delelement, der udgår økonomiske såvel som tidsmæssige risici. Dette gælder i særlig grad en eventuel samfinansiering med DSB, som ikke er endeligt afklaret.

Den overordnede risikovurdering for de øvrige anlægsprojekter er, at de er relativt ukomplicerede, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 28,9 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2016 og 0,25 mio. kr. i 2017 og 0,35 mio. kr. årligt fra 2018 og frem, da nye cykelstativer skal vedligeholdes, lige-

som oprydning og håndtering af herreløse cykler skal fortsættes. Der er intet provenutab i forbindelse med projektet, da der ikke forventes at nedlægges bilparkeringspladser.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/1)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>						
<i>1. Vanløse Station</i>						
- Projektering	50	50			100	50*
- Udførelse	950	950			1.900	950*
<i>2. Valby Station, samarbejde med DSB</i>						
- Projektering	2.000	1.000			3.000	3.000*
- Udførelse		12.000			12.000	
<i>3. Magasin/Lille Kongensgade</i>						
- Projektering	600				600	600*
- Udførelse	500	400			900	900*
<i>4. Nørreport/Torvehallerne</i>						
- Projektering,	400	200			600	600*
- Udførelse	600	300			900	900*
<i>5. Samarbejde med Realdania</i>						
- Projektering	300	100			400	400*
- Udførelse	350	50			400	400*
<i>6. Taskeførere for partnerskaber</i>						
- Projektering	300	400			700	700*
<i>7. Cykelparkering ved 10-meterzoner</i>						
- Projektering,	250	150			400	400*
- Udførelse	1.100	1.000			2.100	2.100*
<i>8. Ladykølparkering, fase 2</i>						
- Projektering	300	100			400	400*
- Udførelse	1.200	400			1.600	1.600*
<i>9. Intensiveret bydækkende oprydning</i>						
- Projektering	1.200	1.200			2.400	2.400*
- Udførelse	500				500	500*
Anlægsudgifter i alt	10.600	18.300			28.900	15.900*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
<i>7. Cykelparkering ved 10-meterzoner</i>						
- Vedligehold og drift	50	100	150	150	450	
<i>8. Ladykølparkering</i>						
- Vedligehold og drift		150	200	200	550	
Afledte serviceudgifter i alt	50	250	350	350	1.000	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i august 2016 og ibrugtaget løbende frem til december 2017. Ibrugtagningstidspunktet varierer for de forskellige projekter.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

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

Tabel 5. Tidligere afsatte midler

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



Bilag I. Cykelparkering på lokaliteter med størst behov – Uddybende beskrivelser af indsatser

Teknik- og Miljøforvaltningen forslår følgende indsatser for at forbedre Københavns cykelparkeringskapacitet:

Vanløse Station (2,0 mio. kr.)

Cykelparkeringssituationen er kritisk ved Vanløse Station. Metro, S-tog og et stort supermarked giver anledning til mange uhensigtsmæssigt parkerede cykler hver dag, og situationen er forværret efter igangsættelse af centerbyggeri ved stationen. Ydermere skal den midlertidige cykelparkeringsløsning på privat grund nedlægges.

Indsatsen indeholder afværgeforanstaltninger, herunder:

- Midlertidige faste cykelparkeringsløsninger, som vil løse udfordringerne indtil en mere permanent løsning er på plads.
- Intensiveret oprydning.
- Forsøg med stativløs parkering.
- Forsøg med flytbar parkering med henblik på optimeret udnyttelse af eksisterende kapacitet i nærområdet.
- Afklaring af muligheder for permanent løsning i dialog med DSB, private bygherrer og øvrige lokale aktører.

→ Tilvejebringelse af ca. 200-250 midlertidige faste cykelparkeringspladser.

2. Valby Station (15,0 mio. kr.)

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

Den nemmeste og billigste løsning er at etablere en række pladser på broen over banen. Ulempen ved disse er, at de ikke ligger særlig tæt på stationen, hvilket kan betyde, at de kun vil blive benyttet i mangel på andet.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler investering i anlægsmæssige tiltag i området, hvilket muliggør etablering af et betragteligt antal attraktive og stationsnære pladser. Disse er samtidig med til at rydde op og forskønne den sydlige adgang til stationen, og give området et tiltrængt løft. Denne løsning flugter desuden med DSB's aktuelle projekt i området om optimering og forskønnelse af deres arealer, bedre busbetjening m.v. Det er derfor oplagt med et fælles projekt, da både problemets omfang og løsning berører DSB og Københavns Kommunes arealer.



En aftale med DSB om en samlet løsning på både kommunale og DSB's arealer vil endvidere tjene som foregangseksempel for Københavns Kommunes generelle samarbejde med DSB angående opgradering af cykelparkering ved stationer.

→ Tilvejebringelse af ca. 300-400 permanente cykelparkeringspladser.

3. Magasin/Lille Kongensgade (2,0 mio. kr.)

I området omkring Magasin og Lille Kongensgade er der i dag et akut behov for at opgradere cykelparkeringskapaciteten. Indsatsen indeholder afværgeforanstaltninger herunder for eksempel midlertidige faste cykelparkeringsløsninger, som vil løse udfordringerne indtil en mere permanent løsning er på plads, intensiveret oprydning, forsøg med stativløs parkering med videre.

→ Tilvejebringelse af ca. 200-250 cykelparkeringspladser (både midlertidige faste stativer og permanente stativer).

Det vurderes, at der er stort potentiale i at samarbejde med blandt andet Magasin, øvrige handlende i nærområdet samt Metroselskabet. Dette gælder både i forhold til de akutte afværgeforanstaltninger samt med henblik på udvikling af en samlet business case for en mere permanent løsning inkl. fremtidssikring af cykelparkeringskapaciteten ved Kongens Nytorv. Det vurderes, at der på sigt er behov for at opgradere med op til 1.000 pladser i området. Indledende analyser viser dog, at eksempelvis en højklasset cykelparkeringskælder ved Kongens Nytorv metrostation vil være en meget dyr løsning, som umiddelbart ikke vurderes at løse problemerne, med mindre denne samtænkes med en række øvrige funktioner, eksempelvis cykelsmed, kiosk etc. I stedet kan en løsning med fordel tænkes sammen med en helhedsorienteret byrumsløsning omkring Lille Kongensgade og hele forløbet fra Strædet til Kongens Nytorv.

4. Nørreport og Torvehallerne, områdepartnerskab (1,5 mio. kr.)

Cykelparkeringsløsningen på Ny Nørreport har delvist løst de nuværende problemer med cykelparkering på stationsforpladsen, men kapaciteten kan udnyttes bedre, og er ikke fremtidssikret i forhold til at håndtere en forventet stærkt øget efterspørgsel som følge af stigninger i cykeltrafikken. Desuden er resten af området langs Frederiksborggade og ved Torvehallerne præget af et massivt kapacitetsunderskud i forhold til cykelparkering. Det estimeres at det samlede fremtidige behov for cykelparkering indbefatter i alt 1.000-4.000 ekstra pladser.

Indsatsen indeholder:

- Afværgeforanstaltninger i form af blandt andet Midlertidige faste cykelparkeringsløsninger, som vil løse udfordringerne indtil en mere permanent løsning er på plads.



- Forsøg med stativløs parkering samt prototypetest af multifunktionel cykelparkering.
- Adfærdspåvirkning med henblik på bedre fordeling af belægningsgrad i hele området.
- Kvalificering af en samlet permanent løsning for området på sigt.

→ Tilvejebringelse af ca. 150-200 midlertidige faste cykelparkeringspladser.

Som led i forvaltningens samarbejde med Innovationshuset om cykelparkering, har en række eksterne aktører i området udtrykt stor interesse for et fokuseret partnerskabssamarbejde, herunder Jeudan/Torvehallerne, DSB, Metro, ATP-huset samt Zahles Skole. Indsatsen vil derfor formes som et områdepartnerskab, der forudsætter en vis grad af ekstern medfinansiering, hvilket de ovennævnte partnere har udtrykt indledningsvis interesse for.

5. Samarbejde med Realdania (0,8 mio. kr.)

Realdania har udtrykt interesse for et partnerskabssamarbejde vedrørende integreret cykelparkering i nybyggeri som følge af de skærpede krav til cykelparkering i Kommuneplanen samt midlertidig flytbar cykelparkering i forbindelse med større arrangementer.

Indsatsen indeholder:

- Prototypetest af integrerede løsninger i nybyggeri eventuelt i relation til BLOXX-byggeriet.
- Udvikling af et katalog for best practice for integreret cykelparkering i nybyggeri herunder samfundsøkonomisk værdisætning af cykelparkering.
- Udvikling af omkostningseffektiv og pladsbesparende midlertidig flytbar cykelparkering, som i regi af projektet testes i forbindelse med events (f.eks. på Kvæsthøsmøllen, i Parken og ved Islands Brygge).

→ Tilvejebringelse af ca. 500-1.000 midlertidige flytbare cykelparkeringspladser fordelt på 5-10 events.

6. Task force for partnerskaber for cykelparkering (0,7 mio. kr.)

Ekstern medfinansiering og partnerskaber forventes at kunne spille en væsentlig rolle for, hvorvidt det vil lykkes at nå de ambitiøse mål om 70 % tilfredshed med cykelparkering i 2025. For at håndtere samarbejdet med de ovennævnte eksterne aktører samt sikre systematisk afsøgning af yderligere partnerskabsprojekter med mulighed for ekstern medfinansiering af cykelparkering anbefales det at afsætte midler til en to-årig task force for partnerskaber omkring cykelparkering.

Oprettelse af en task force kan sikre:

- Konsistent og opsøgende dialog med relevante strategiske samarbejdspartnere mhp. Medfinansiering.



- Bidrage til værdisætning af cykelparkering med henblik på udvikling af business cases for kommunen og eksterne aktører.

7. Cykelparkering ved 10-meter zoner (2,5 mio. kr.)

På baggrund af eksisterende løsningskatalog i regi af projektet 'Mere og bedre cykelparkering' udrulles cykelparkering i 10-meter zoner i beboelsesgader på 25 lokationer i Indre By, Nørrebro, Østerbro og Vesterbro. Antallet af cykelparkeringspladser afhænger af, hvorvidt det ønskes at koble cykelparkering med træplantning.

→ Tilvejebringelse af 500 permanente cykelparkeringspladser
eller

→ Tilvejebringelse af 200-250 permanente cykelparkeringspladser samt 25 træer.

8. Ladcykelparkering, fase 2 (2,0 mio. kr.)

Forsøg med ladcykelparkering på Østerbro i 2015 har påvist et behov for dedikeret ladcykelparkering inkl. fastlåsningsmuligheder for langtidsparkering ved boliger og stationer.

Indsatsen indeholder:

- Opsættelse af 20 ladcykelstativer med plads til 2 ladcykler per stativ i hver af de fem bydele.

→ Tilvejebringelse af 200 permanente ladcykelparkeringspladser.

9. Intensiveret bydækkende oprydning (2,9 mio. kr.)

Efterladte cykler estimeres at udgøre op til 15 % af belægningen i den eksisterende cykelparkering. Desuden er cykler flere steder uhensigtsmæssigt parkeret herunder foran sikkerhedsudgange. Her kan enløbende oprydning bidrage til en bedre udnyttelse af kapaciteten, samt opretholde gældende sikkerhedskrav mv. Der vurderes at være et betydeligt potentiale i at optimere kapaciteten i nuværende og fremtidige stativer, ved at opgradere oprydning og håndtering af efterladte cykler.

Indsatsen indeholder:

- Bemanding til oprydning.
- Lokaler og materiel der muliggør indsamling af efterladte cykler.

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



Nordvestpassagen



11. marts 2016

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Nørrebro og Bispebjerg

Baggrund

I overførselssagen 2012-2013, budget 2014 og budget 2015 er der bevilget i alt 37,0 mio. kr. til at etablere en cykel- og gangforbindelse fra Lygten via Fyrbødervej under banelegemet og gennem Mimersparks og Mjølnerparken til Superkilen. Teknik- og Miljøforvaltningen har undersøgt en række løsninger for forbindelsen. Undersøgelserne viser, at det er vanskeligt inden for den afsatte økonomiske ramme at anlægge en passage, som opfylder ønskerne bag bevillingerne. Dette budgetnotat indeholder derfor en række forbedringsmuligheder.

Indhold

Det overordnede formål med Nordvestpassagen er at forbedre trykgheden i området og koble cykelrutenettet sammen til glæde for hele byen. Projektet skal skabe mere liv i kvarteret, tiltrække borgerne fra den øvrige del af byen og binde de forskellige kvarterer sammen.

Inden bevillingerne til Nordvestpassagen blev givet, var der ikke gennemført forundersøgelser, herunder afklaring af forudsætningerne for passagen. Derfor har forvaltningen efterfølgende udarbejdet en række skitseforslag for projektet. Forslaget, som blev fremlagt for Teknik- og Miljøudvalget den 22. februar 2016, indeholder en tunnelloøsning med en cykel- og fodgængerrampe på hver side. På hver side af tunnelen er der ligeledes en trappe, der skaber adgang mod henholdsvis Mimersparks og Lersøparken. Denne løsning kan anlægges inden for den afsatte ramme på 37,0 mio. kr., men er ikke en optimal løsning.

Af arealhensyn vil færdsel til og fra tunnelen imidlertid skulle ske af nogle meget stejle ramper. Ramperne fraviger vejreglernes standarder, som dog ikke er bindende, samt kommunens handicappolitik. Det vil derfor være vanskeligt for f.eks. kørestolsbrugere, folk med barnevogn og visse cyklister at bruge Nordvestpassagen. For at få den bedste forbindelse til Lygten har rampeanlægget på denne side af banen retning mod Lygten. En konsekvens heraf er, at cyklister, der skal fra Superkilen og til Lersøparken via Nørrebro-ruten, enten skal trække cyklen op ad trappen på Fyrbødervej eller cykle en omvej.

Der ønskes derfor midler til forbedringer af Nordvestpassagen. Forbedringsmulighederne er opdelt i tre scenarier, som bygger oven på hinan-

den. Således indgår forbedringerne i scenarie 1 også i scenarie 2 og forbedringerne i scenarie 1 og 2 indgår i scenarie 3.

Scenarie 1. Ramper på Fyrbødervej og Mimersparksen

Scenarie 1 indeholder tilgængelige ramper på Fyrbødervej mod Lygten og i Mimersparksen, som bl.a. sikrer, at alle uden problemer kan benytte passagen. For at disse ramper bliver tilgængelige skal de være længere, hvilket er pladskrævende. På Fyrbødervej medfører dette omlægning af lyskrydset Lygten/Fyrbødervej og arealovertagelse, da adgangsforholdene til Nørrebro Bycenter og Bispebjerg Kollegiet skal omlægges. I Mimersparksen vil rampen ligge på tværs af parken og skabe en barriere, der deler parken i to.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Nordvestpassagen har en væsentlig lokal effekt både hvad angår tryghed og fremkommelighed samt ved at bidrage til en væsentlig sammenkobling af Bispebjerg og Nørrebro. Tilgængelige ramper vil bidrage til fremkommeligheden og dermed sammenkoblingen af Bispebjerg og Nørrebro.

Tabel 2. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Tilgængelige ramper i Mimersparksen og mod Lygten	- Flere brugere af underføringen.
Beskæftigelseseffekt (11,7 mio. kr.)	14,1 årsværk

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

Scenarie 2. Forlængede ramper, bredere underføring og sikring af Mimersparksen

Scenarie 2 indeholder – udover scenarie 1 – en bredere underføring under banen, der etableres som en brokonstruktion, og en tilpasning af Mimersparksen til den tilgængelige rampe.

Den brede underføring bliver kortere og lysere med bedre oversigtsforhold og dermed øget tryghed. En sådan konstruktion vil eventuelt kunne gøres lavere end den foreslåede og dermed mindske niveauforskellen, hvilket mindsker kravet til rampelængder og dermed et mindre arealkrav og eventuelt lavere anlægsomkostninger.

For at undgå at Mimersparksen bliver delt i to af rampen, tilpasses rampen ved at sænke området omkring underføringen, så parken bevares som én samlet park, hvor rampen vil fremstå som en del af stisystemet, da alle stier omkring underføringen vil følge sænkningen.

På Fyrbødervej medfører dette en omlægning af lyskrydset Lygten/Fyrbødervej og arealovertagelse, da adgangsforholdene til Nørrebro Bycenter og Bispebjerg Kollegiet skal omlægges.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Nordvestpassagen har en væsentlig lokal effekt både hvad angår tryghed og fremkommelighed samt ved at bidrage til en væsentlig sammenkobling af Bispebjerg og Nørrebro. En bred underføring og et stiforløb, der er en del af Mimersparksen, vil øge trygheden og dermed sammenkoblingen af Bispebjerg og Nørrebro.

Tabel 3. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Tilgængelige ramper	- Flere brugere af underføringen.
Bred underføring	- Bedre oversigtsforhold, øget tryghed og flere brugere.
Sikring af Mimersparksens rekreative brug	- Flere brugere i parken og øget tryghed i underføringen.
Beskæftigelseseffekt (24,2 mio. kr.)	29,0 årsværk

Scenarie 3. Forlængede ramper, bredere underføring, rampe mod Lersøparken

Scenarie 3 indeholder – udover scenarie 2 – en bedre forbindelse for Nørrebro-ruten ved at etablere en rampe langs banen mod Lersøparken. Dette vil binde cykelrutenettet sammen og færdiggøre Nørrebro-ruten, da cyklister vil undgå at skulle krydse Tagensvej. På Fyrbødervej medfører dette en mindre arealovertagelse til rampeanlægget.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Nordvestpassagen skal binde de grønne cykelruter Nørrebro-ruten og Hareskovruten samt supercykelstien Fasanvejsruten sammen. Dette vil først opnås, når der er ramper mod både Lygten til Hareskovruten og Lersøparken til Nørrebro-ruten. Med disse ramper vil Nordvestpassagen blive et vigtigt knudepunkt for cykelruterne, der alle indgår i PLUSnettet.

Tabel 4. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Tilgængelige ramper	- Flere brugere af underføringen.
Tilgængelig rampe langs banen til Lersøparken	- Cykelrutenettet bindes sammen og flere brugere af underføringen.
Bred underføring	- Bedre oversigtsforhold, øget tryghed og flere brugere.
Sikring af Mimersparksens rekreative brug	- Flere brugere i parken og øget tryghed i underføringen.
Beskæftigelseseffekt (37,1 mio. kr.)	44,6 årsværk

Økonomi

Scenarie 1. Ramper på Fyrbødervej og Mimersparken

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 11,7 mio. kr. i perioden 2017-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. i 2019 og 0,5 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juli 2019.

Scenarie 2. Forlængede ramper, bredere underføring og sikring af Mimersparken

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 24,2 mio. kr. i perioden 2017-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2019 og 0,7 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juli 2019.

Scenarie 3. Forlængede ramper, bredere underføring, rampe mod Lersøparken

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 37,1 mio. kr. i perioden 2017-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. og 0,8 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juli 2019.

Tabel 5. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2017-2019	Afledte årlige serviceudgifter ved indfasning fra 2020
Scenarie 1. Ramper på Fyrbødervej og Mimersparken	11.730	500
Scenarie 2. Forlængede ramper, bredere underføring og sikring af Mimersparken	24.150	700
Scenarie 3. Forlængede ramper, bredere underføring, rampe mod Lersøparken	37.145	750

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

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

Risikovurdering

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

Der er ikke foretaget dækkende geotekniske- og forureningsundersøgelser. Banedanmark og eventuelt Banedanmarks eksterne granskere skal godkende konstruktionen af underføringen, samtidig skal sporspærring aftales og koordineres med Banedanmark i god tid inden det mulige årlige sporspærringstidspunkt. Derudover kan der være udgifter til bus-transport under sporspærringen.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Scenario 1. Ramper på Fyrbødervej og Mimersparken

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 11,7 mio. kr. i perioden 2017-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. i 2019 og 0,5 mio. kr. årligt fra 2020 og frem til drift og vedligehold af tunnel, belysning og ramper.

Tabel 6. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>						
- Projektering		575	230	230	1.035	1.035*
- Udførelse			4.600	6.095	10.695	
Anlægsudgifter i alt		575	4.830	6.325	11.730	1.035*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og drift				250	250	
Afledte serviceudgifter i alt				250	250	

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

Tabel 7. Tidsangivelse

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

Scenario 2. Forlængede ramper, bredere underføring og sikring af Mimersparken

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 24,2 mio. kr. i perioden 2017-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2019 og 0,7 mio. kr. årligt fra 2019 og frem til drift og vedligehold af tunnel, belysning og ramper.

Tabel 8. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>						
- Projektering		920	690	690	2.300	2.300*
- Udførelse			8.050	13.800	21.850	
Anlægsudgifter i alt		920	8.740	14.490	24.150	2.300*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og drift				350	350	
Afledte serviceudgifter i alt				350	350	

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

Tabel 9. Tidsangivelse

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

Scenario 3. Forlængede ramper, bredere underføring, rampe mod Lersøparken

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i 37,1 mio. kr. i perioden 2017-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2019 og 0,8 mio. kr. årligt fra 2019 og frem til drift og vedligehold af tunnel, belysning og ramper.

Tabel 10. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>						
- Projektering		1.035	920	920	2.875	2.875*
- Udførelse			12.420	21.850	34.270	
Anlægsudgifter i alt		1.035	13.340	22.770	37.145	2.875*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og drift				375	375	
Afledte serviceudgifter i alt				375	375	

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

Tabel 11. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

Der er tidligere bevilliget midler i alt 37,0 mio. kr. til Nordvestpassagen:

- I overførselssagen 2012-2013 (Cykelpakke VII) blev der bevilliget 20,0 mio. kr. til selve underføringen under banen mellem Fyrbødervej og Mimersparken.
- I budget 2014 (Cykelpakke VIII) blev der bevilliget 12,0 mio. kr. til etablering af cykel- og fodgængersti fra underføringen gennem Mimersparken og Mjølnerparken til Superkilen.
- I budget 2015 (Cykelby for Alle) blev der bevilliget 5,0 mio. kr. til etablering af tilkørsel fra Lygten, nedgang til underføringen og cykelsti på Fyrbødervej

Tabel 12. Tidligere afsatte midler på området

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

Henvisninger

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

<http://www.kk.dk/indhold/teknik-og-milj%C3%B8udvalgets-m%C3%B8demateriale/22022016/edoc-agenda/92a02adc-9b69-4e98-b060-0fa49c2f9ba0/fe41299a-3732-4b2c-8b1b-80e9c1e9e19f>



Bilfri søndag og bilfri kulturnat 2016



2. marts 2016

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Borgerrepræsentationen besluttede den 8. oktober 2015, at der skal afholdes en bilfri søndag i forbindelse med Den Europæiske Mobilitetsuge den 16.-22. september 2016. Teknik- og Miljøforvaltningen har på denne baggrund fremlagt en indstilling til koncept for afholdelse af bilfri søndag den 18. september 2016, som Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 22. februar 2016.

Borgerrepræsentationens vedtog den 26. november 2015 et medlemsforslag fra Dansk Folkeparti om, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal udarbejde et forslag om at gøre Indre By bilfri på kulturnatten i 2016. Forvaltningen vil fremlægge en indstilling herom på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 30. maj 2016.

De to delprojekter kan gennemføres uafhængigt af hinanden.

Indhold

Dette budgetnotat indeholder to delprojekter om hhv. bilfri søndag og bilfri kulturnat i 2016.

Bilfri søndag den 18. september 2016

I forbindelse med Den Europæiske Mobilitetsuge afspærres centrale områder i alle bydele i København for biler søndag den 18. september fra kl. 06-20. Afspærringen vil dog være afhængig af, at lokale aktører vil stå for at skabe aktiviteter i de bilfrie byrum. Teknik- og miljøforvaltningen vil i samarbejde med lokale aktører koordinere og facilitere arrangementer og events centralt i alle bydele. Her vil særligt lokaludvalgene blive inviteret og involveret for at sikre lokal opbakning og engagement. Ved Rådhuset på H.C. Andersens Boulevard/Vesterbro Passage vil forvaltningen arrangere en større samlende event.

Dele af Indre By skal i forvejen afspærres denne dag på grund af Copenhagen Half Marathon. Forvaltningen sørger for at koordinere med arrangørerne bag løbet, således at der opnås de bedste synergier imellem de to arrangementer. Ved eventuelle sammenfaldende behov for afspærring vil forvaltningen sikre den rette omkostningsfordeling mellem arrangementerne.

Der ønskes midler til afspærring, medfinansiering af arrangementer, central koordinering og facilitering. Desuden skal der afsættes midler til en større kommunikationsindsats. Konceptet for den bilfri søndag blev vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget den 22. februar 2016.

Bilfri kulturnat den 14. oktober 2016

For at sikre en tryggere afvikling af kulturnatten vil Teknik- og Miljøforvaltningen gøre Indre By bilfri fredag den 14. oktober 2016 fra kl. 18-24. På baggrund af erfaringer fra de bilfri dage i 2003-2005 ønskes der midler til skiltning, afspærring, bemanning af adgangsvej og kommunikation.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Den bilfri søndag skal sætte fokus på alternative måder at bruge byrummet på og skal relatere sig til mobilitetsformer og nye løsninger. Målsætningen er, at københavnernes indtager byen sammen og markerer København som en by, der tør eksperimentere med nye løsninger til gavn for borgerne. Formålet med bilfri kulturnat er at sikre tryghed for deltagerne.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Bilfri søndag - Stort samlende event på H.C. Andersens Boulevard/Vesterbro Passage	- Synlighed og fællesskab.
Bilfri søndag - Lokale bilfri aktiviteter i alle bydele	- Engagement og ejerskab. - Lokaludvalg og andre lokale aktører synlige for borgerne.
Bilfri kulturnat	- Bedre og tryggere oplevelse for deltagerne.
Beskæftigelseseffekt (5,7 mio. kr.)	6,8 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,7 mio. kr. i 2016. Projektet forventes ibrugtaget i september og oktober 2016.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2016
Bilfri søndag og bilfri kulturnat	5.700
- Bilfri søndag	4.700
- Bilfri kulturnat	1.000

Risikovurdering

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

Der er en række tidsmæssige risici forbundet med bilfri søndag særligt i forbindelse med godkendelse af planer for afspærring, planlægning af arrangementer m.v. For at minimere disse risici ønsker Teknik- og Miljø-

forvaltningen at afsætte midler til ansættelse af medarbejdere til denne opgave. Den økonomiske risiko består i, at afspærringsområderne endnu ikke er endeligt fastlagt. Hvis der ikke afsættes midler til at gennemføre projektet, vil der kun kunne gennemføres en væsentlig reduceret model uden medfinansiering af aktiviteter.

Bilfri kulturnat vurderes at være forholdsvis ukompliceret. På baggrund af erfaringerne med bilfrie dage i 2003-2005, vurderer forvaltningen dog at det er væsentligt at der afsættes midler til afspærring, kommunikation og bemanning, for at sikre en sikker afvikling. De økonomiske og tidsmæssige risici består i, at det endelige koncept for afspærringsområde endnu ikke er vedtaget.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 5,7 mio. kr. i 2016.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg - Bilfri søndag</i>						
- Planlægning, projektledelse, evaluering, afspærringer og skilte	2.500				2.500	2.500*
- Eventledelse og lokale events	1.500				1.500	1.500*
- Kommunikation om events og afspærring.	500				500	500*
- Ekstraordinært renhold	200				200	200*
<i>Anlæg - Bilfri kulturnat</i>						
- Afspærring, skilte, bemanning og kommunikation	1.000				1.000	1.000*
Anlægsudgifter i alt	5.700				5.700	5.700*

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i april 2016 og ibrugtaget i september og oktober 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	September/oktober 2016

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



Tilkøb til metrostationsforpladser på Sydhavnslinjen

26. februar 2016



Baggrund

Staten og Københavns Kommune indgik den 27. juni 2014 Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen. Sydhavnslinjen får en central betydning for byudviklingen af Vesterbro, Kgs. Enghave og Valby. Metrostationerne skal udformes, så de både indgår hensigtsmæssigt i den større bymæssige sammenhæng samt udgør funktionelle, grønne og attraktive byrum. For at sikre dette, er der behov for en række tilkøb til stationsforpladserne, som kan fremtidssikre byrummene og skabe mulighed for begrønning.

Det er nødvendigt at sikre finansiering til tilkøbet i foråret 2016, således at tilkøbet kan indgå i Metroselskabets færdigprojektering og det samlede udbud af de underjordiske konstruktioner til metrostationsforpladserne i juli 2016. En senere ændring af stationerne vil medføre øgede omkostninger og forsinkelser i anlægsprocessen.

Indhold

Sydhavnsmetroen er på baggrund af Lov om ændring af lov om en Cityring og Lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S fastlagt med standardstationer. Ønsker til ændringer og forbedringer af standardstationerne skal derfor ske som tilkøb finansieret af Københavns Kommune.

Nedenfor angives forslag til tilkøb for de enkelte metrostationer. Der er ikke mulighed for plantning af store træer på standardstationerne, idet betondækket kun ligger 1 m under terræn. Et tilkøb af forsænkede stationskasserne på fire metrostationer vil derfor muliggøre en fremtidig plantning af store træer. Et tilkøb af bredere trapper på tre metrostationer vil samtidig sikre bedre fremkommelighed og flow.

I alt foreslås tilkøb for 17,0 mio. kr., hvor priserne for tilkøb er meddelt af Metroselskabet. Ønsket er skalerbart, men en forsækning af stationskasserne skal ses samlet, således at der enten vælges forsækning ved alle eller ved ingen af stationerne.

Fisketorvet Metrostation

Forsænket stationskasse for beplantning (3,5 mio. kr.)

Bred bitrappe (1,0 mio. kr.)

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Vesterbro/Kgs. Enghave

Lokalitet/Adresse
Sydhavnen

Enghave Brygge Metrostation

Forsænket stationskasse for beplantning (3,5 mio. kr.)

Sluseholmen Syd Metrostation

Forsænket stationskasse for beplantning (3,5 mio. kr.)

Bred bitrappe (1,0 mio. kr.)

Mozarts Plads Metrostation

Forsænket stationskasse for beplantning (3,5 mio. kr.)

Bred bitrappe (1,0 mio. kr.)

Københavns Kommunes tilkøb til stationsforpladserne skal meddeles Metroselskabet i foråret 2016 med henblik på, at de kan indgå i Metroselskabets udbud for stationerne. Såfremt der ikke afsættes finansiering til bredere trapper, kan Københavns Kommune ikke senere få dette tilkøb indarbejdet i projektet uden væsentlige meromkostninger til omprojektering. Tilkøb om sænkning af stationsboksene kan ikke udskydes, da sænkning medfører tilsvarende dybereliggende metrotunnel mellem stationerne.

Tilkøbene omhandler udelukkende sænkning af de underjordiske konstruktioner og bredere bitrapper. Selve udformningen af byrummene på og omkring de enkelte stationer vil blive fastlagt i kommende lokalplaner i samarbejde med Metroselskabet og selskabets rådgivere. Det er Metroselskabet, der inden for entreprisegrænsen finansierer anlæg af pladserne, herunder træplantning, hård belægning og byrumsinventar.

Øvrige tilkøb herunder træer og anden bynatur udover Metroselskabets entreprisegrænse på 15 m fra stationsboksen kan meddeles senere i processen på grundlag af godkendte lokalplaner. Det gælder også kvalitets-tilkøb, der f.eks. kan være Københavns Kommunes ønsker til højere kvalitet af de byrum og til de standardelementer, som Metroselskabet er forpligtet til at etablere, og der ikke omhandler projektering af selve metroanlægget. Midler hertil kan søges i forbindelse med kommende budgetforhandlinger.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Målet er at sikre, at stationsforpladserne på den kommende metrolinje i Sydhavnen udgør attraktive og funktionelle byrum og understøtter Københavns Kommunes vision om at være en grøn og fremkommelig cykelby som formuleret i strategien Bynatur i København. Endelig understøtter projektet målsætningen i Kommuneplan 2015 om, at byudviklingen skal sikre at byen bliver grønnere.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Sænkning af stationsbokse på fire metrostationsforpladser på Sydhavnslinjen	- Plantning af træer og en generel begroening af metrostationsforpladserne ved metroen på Sydhavnslinjen, hvilket vil skabe mere attraktive byrum omkring stationerne og understøtte oplevelsen af København som en grøn by.
Bredere trapper på tre metrostationsforpladser på Sydhavnslinjen	- Bedre fremkommelighed på metrostationerne.
Beskæftigelseseffekt (17,0 mio. kr.)	20,4 årsværk

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

Økonomi

Projektet har samlede anlægsudgifter på i alt 17,0 mio. kr. i 2016. Et eventuelt tilkøb vil blive indarbejdet i Metroselskabets færdigprojektering af de underjordiske konstruktioner i marts 2016, således at projektet kan sendes i udbud i juli 2016.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2016
Tilkøb til metrostationsforpladser på Sydhavnslinjen	17.000
- Sænkning af stationsbokse på fire metrostationsforpladser	14.000
- Bredere trapper på tre metrostationsforpladser	3.000

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

Det forventes, at der ved udførelse af projektet, herunder tilkøbet, kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

Risikovurdering

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

Metroselskabet står for projektering og udførelse af projektet. Ændringerne i anlægsprojektet omhandler de samme tunneller og stationer som forudsat i standardløsningen blot placeret lidt dybere i jorden med tilsvarende forlængede trappeløb og derved mere byggemateriale og udstyr. Justeringer i projektet og eventuelt uventede meromkostninger må i givet fald diskuteres i Metroejerkredsen, idet tilkøbet er inklusiv projektrisiko. Metroejerkredsen består af staten, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Tilkøbet har estimerede anlægsudgifter på i alt 17,0 mio. kr., der skal bekræftes overfor Metroselskabet i 2016. Beslutning om tilkøb skal således tages primo 2016, mens betaling kan aftales med Metroselskabet til det kalenderår, der passer Københavns Kommune.

Tabel 3. Anlægsudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg - Sænket stationsboks</i>						
- Fisketorvet Metrostation	3.500				3.500	3.500*
- Enghave Brygge Metrostation	3.500				3.500	3.500*
- Sluseholmen Syd Metrostation	3.500				3.500	3.500*
- Mozarts Plads Metrostation	3.500				3.500	3.500*
<i>Anlæg - Brede trapp</i>						
- Fisketorvet Metrostation	1.000				1.000	1.000*
- Sluseholmen Syd Metrostation	1.000				1.000	1.000*
- Mozarts Plads Metrostation	1.000				1.000	1.000*
Anlægsudgifter i alt	17.000				17.000	17.000*

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i 2017 og ibrugtaget i 2023. Tidsplanen følger Metroselskabets tidsplan for anlæg af metro til Sydhavnen, som forventes at åbne i 2023.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	2023

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til tilkøb til metrostationsforpladser på Sydhavnslinjen.



Realisering af Bynatur i København – Mere bynatur i skolegårde, på taglegepladser, i skybrudsløsninger og ved almene boliger

1. marts 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Alle bydele

Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog den 10. december 2015 strategien Bynatur i København, som skal sikre, at både kommunale og ikke-kommunale arealer får mere bynatur af højere kvalitet frem mod 2025. I forbindelse med igangværende eller netop afsluttede anlægs- og byggeprojekter er det muligt med simple midler at skabe stor effekt for både brugerne og for byen generelt ved at tilføre elementer af bynatur.

Indhold

Budgetnotatet indeholder fem delprojekter, som spænder fra begrønning af udvalgte skoler over begrønning af taglegepladser til begrønning af de første skybrudsprojekter:

- 1) Begrønning i forbindelse med igangværende helhedsrenoveringer af 11 skoler.
- 2) Begrønning af 13 børneinstitutioners taglegepladser.
- 3) Begrønning i forbindelse med tre igangværende skybrudsprojekter.
- 4) Kortlægning af træer på private og offentlige arealer.
- 5) Begrønning af tilgrænsende kommunale arealer i forbindelse med renovering af almene boliger.

For en nærmere beskrivelse af det konkrete indhold i de fem delprojekter henvises til bilag 1.

Den overordnede risikovurdering for delprojekt 2 og 4 er, at anlægsprojekterne er relativt ukomplicerede, mens den overordnede risikovurdering for delprojekt 1, 3 og 5 er, at anlægsprojekterne er komplicerede, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

De fem delprojekter understøtter alle den overordnede målsætning om mere og bedre bynatur, der er formuleret i strategien Bynatur i København. Desuden understøtter tiltagene målsætningen i Københavns Kommuneplan 2015 om, at byudviklingen sker på en sådan måde, at byen bliver grønnere.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1. Begrønning i forbindelse med igangværende helhedsrenovering af 11 skoler	- Begrønning af skolegårde medvirker bl.a. til mere fysisk aktivitet blandt eleverne, bedre læringsrum, mulighed for læ og skygge, læring om årstidernes skiften samt erfaring med bynatur. Desuden skabes der mere interessante byrum til glæde og gavn for lokalområdets øvrige borgere.
2. Begrønning af 13 børneinstitutioners taglegepladser	- Begrønning af børneinstitutioner på taglegepladser har en række positivt afledte effekter. Bl.a. medvirker træer og buske til at skabe læ og skygge, som er yderst vigtigt på taglegepladser. Træer og buske bidrager til flere legemuligheder, de giver børnene læring om årstidernes skiften og vigtig erfaring med bynatur.
3. Begrønning i forbindelse med tre igangværende skybrudsprojekter	- Ved at begynde skybrudsprojekterne yderligere skabes der ikke kun skybrudssikrede byrum, men nye typer af attraktive byrum, som indeholder en række nytte- og herlighedsværdier til stor gavn for byens borgere.
4. Kortlægning af træer på private og offentlige arealer	- En kortlægning af træer vil medvirke til, at borgere og Københavns Kommunes forvaltninger bliver mere opmærksomme på byens træer, hvilket forventes at bevirke, at flere træer bevares og ikke fældes samt at nye træer i højere grad indtænkes i planlægningen af nye anlægsprojekter.
5. Begrønning af tilgrænsende kommunale arealer i forbindelse med renovering af almene boliger	- En forbedring og begrønning af tilgrænsende kommunale arealer ved renovering af almene boliger vil udnytte muligheden for at skabe mere og bedre bynatur i områderne, skabe bedre sammenhæng i områderne og kan medvirke til at områderne samlet set opleves som mere grønne.
Beskæftigelseseffekt (26,7 mio. kr.)	32,0 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 26,7 mio. kr. i perioden 2016-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte serviceudgifter på 1,1 mio. kr. i 2016, 1,6 mio. kr. i 2017, 2,2 mio. kr. i 2018 og 2,6 mio. kr. fra 2019 og frem. Projekterne forventes ibrugtaget løbende frem til december 2019.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2016-2019	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2019
Mere bynatur i skolegårde, på taglegepladser, i skybrudsløsninger og ved almene boliger	26.650	2.565
1. Begrønning i forbindelse med igangværende helhedsrenovering af 11 skoler	8.250	825
2. Begrønning af 13 børneinstitutioners taglegepladser	2.600	260
3. Begrønning i forbindelse med tre igangværende skybrudsprojekter	9.800	980
4. Kortlægning af træer på private og offentlige arealer	1.000	
5. Begrønning af tilgrænsende kommunale arealer i forbindelse med renovering af almene boliger	5.000	500

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

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

Risikovurdering

1. Begrønning i forbindelse med igangværende belbudsrenovering af 11 skoler

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsmidlerne til uforudsete udgifter. Dette skyldes, at der skal tages hensyn til eventuelt forurenede jord, begrænset plads og eksisterende renoveringsplaner for de 11 skolegårde.

2. Begrønning af 13 børneinstitutioners taglegepladser

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

3. Begrønning i forbindelse med tre igangværende skybrudsprojekter

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsmidlerne til uforudsete udgifter. Dette skyldes, at bynaturen skal indpasses i nyudviklede tekniske skybrudsanlæg og koordineres med øvrige eksisterende projekter.

4. Kortlægning af træer på private og offentlige arealer

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

5. Begrønning af tilgrænsende arealer ved renovering af almene boliger

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsmidlerne til uforudsete udgifter. Dette skyldes, at der skal tages hensyn til eventuelt forurenede jord samt eventuelle rør og ledninger.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 26,7 mio. kr. i perioden 2016-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte serviceudgifter på 1,1 mio. kr. i 2016, 1,6 mio. kr. i 2017, 2,2 mio. kr. i 2018 og 2,6 mio. kr. fra 2019 og frem.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>						
1. Begrønning i forbindelse med helhedsrenovering af 11 skoler	6.000		2.250		8.250	8.250*
2. Begrønning af 13 børneinstitutioners taglegepladser	2.600				2.600	2.600*
3. Begrønning i forbindelse med igangværende skybrudsprojekter	2.050	3.550	2.600	1.600	9.800	2.050*
4. Kortlægning af træer på private og offentlige arealer	500	500			1.000	1.000*
5. Begrønning af tilgrænsende kommunale arealer i forbindelse med renovering af almene boliger	250	1.250	1.750	1.750	5.000	
Anlægsudgifter i alt	11.400	5.300	6.600	3.350	26.650	13.900*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
1. Begrønning i forbindelse med igangværende helhedsrenovering af 11 skoler	600	600	825	825	2.850	
2. Begrønning af 13 børneinstitutioners taglegepladser	260	260	260	260	1.040	
3. Begrønning i forbindelse med igangværende skybrudsprojekter	205	560	820	980	2.565	
5. Begrønning af tilgrænsende kommunale arealer i forbindelse med renovering af almene boliger	25	150	325	500	1.000	
Afledte serviceudgifter i alt	1.090	1.570	2.230	2.565	7.455	

Anlægsprojekterne forventes fysisk igangsat fra maj 2016 og alle projekterne forventes ibrugtaget løbende frem til december 2019. Dette skyldes, at projekterne skal koordineres med allerede planlagte anlægsprojekter.

Tabel 4. Tidsangivelse – 1. Begrønning i forbindelse med igangværende helhedsrenovering af 11 skoler

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2018

Tabel 5. Tidsangivelse – 2. Begrønning af 13 børneinstitutioners taglegepladser

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2018

Tabel 6. Tidsangivelse – 3. Begrønning i forbindelse med skybrudsprojekter

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	November 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2019

Tabel 7. Tidsangivelse – 4. Kortlægning af træer på private og offentlige arealer

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

Tabel 8. Tidsangivelse – 5. Begrønning i forbindelse med renovering af almene boliger

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2019

Flere forvaltninger/udvalg

Midlerne skal fordeles mellem Børne- og Ungdomsudvalget og Teknik- og Miljøudvalget.

Tabel 5. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

Udvalg <i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Styrings- område	2016	2017	2018	2019	I alt
Børne- og Ungdomsudvalget						
1. Begrønning i forbindelse med igangværende helhedsrenovering af 11 skoler	Anlæg	6.000		2.250		8.250
	Service	600	600	825	825	2.850
2. Begrønning af 13 børneinstitutioners taglegepladser	Anlæg	2.600				2.600
	Service	260	260	260	260	1.040
Teknik- og Miljøudvalget						
3. Begrønning i forbindelse med tre igangværende skybrudsprojekter	Anlæg	2.050	3.550	2.600	1.600	9.800
	Service	205	560	820	980	2.565
4. Kortlægning af træer på private og offentlige arealer	Anlæg	500	500			1.000
5. Begrønning af tilgrænsende kommunale arealer ved renovering af almene boliger	Anlæg	250	1.250	1.750	1.750	5.000
	Service	25	150	325	500	1.000
I alt		12.490	6.870	8.330	5.415	34.105

Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat midler til flere af de konkrete anlægs- og byggeprojekter, som er beskrevet under hvert af de fem delprojekter, men i de bevillinger er der ikke afsat midler til formålet om etablering af bynatur i de pågældende anlægs- og byggeprojekter. Derfor er der ikke angivet tidligere afsatte midler i dette budgetnotat.

Bilag

Bilag 1. Beskrivelse af fem projekter om mere bynatur i København.



Bilag I. Beskrivelse af fem projekter om mere bynatur i København

26. februar 2016

Bilaget indeholder en nærmere beskrivelse af de fem delprojekter, der indgår i budgetnotatet Bynatur i skolegårde, på taglegepladser, i skybrudsløsninger og ved almene boliger.

1. Begrønning i forbindelse med igangværende helhedsrenoveringer af 11 skoler



Københavns Kommune har over de senere år igangsat helhedsrenoveringer af byens skoler. Helhedsrenoveringerne tager udgangspunkt i renowering af bygningerne, og der er kun i meget begrænset omfang indtænkt bynatur i skolernes udearealer. Skolegårde er oplagte arealer at indtænke bynatur på, da bynatur er et vigtigt element i forhold til at skabe kvalitet i anvendelsen af skolens udearealer både i undervisningsregi og uden for undervisningsregi. Der ønskes derfor midler til begrønning af udearealer på 11 skoler som supplement til de igangværende eller netop afsluttede helhedsrenoveringsprojekter. Der ønskes 0,75 mio. kr. pr. skolegård, som skal finansiere etablering af grønne skolegårde inklusiv plantning af op til 10 store træer pr. skolegård.

Projektet omhandler begrønning af følgende skoler: Rådmandsgade Skole, Vibarhus Skole, Tove Ditlevsens Skole, Sortedamsskolen, Frederikssundsvejens Skole, Vibarhus Skole, Ellebjerg Skole, Kirkebjerg Skole, Sølvgade, Kildvældsskolen, Frederiksgård Skole og Oehlenschlägersgades Skole.

2. Begrønning af 13 børneinstitutioners taglegepladser



I forbindelse med målsætningen om at øge mængden af bynatur, vil det være relevant at se på nogle af de mange tagflader, der huser børneinstitutioner. Mange af kommunens taginstitutioner med taglegepladser inde-

holder ikke bynatur. Disse varme tagflader har i særdeleshed brug for skygge og et bedre mikroklima, hvilket en begrønning vil kunne bidrage med. En begrønning giver desuden børnene mulighed for at følge naturens gang og få adgang til naturmaterialer. En begrønning kan ske i form af højbede med mindre træer og store buske til glæde for byens samlede mængde af bynatur, men i særdeleshed til glæde for børn og personale i institutionerne. Derfor ønskes der midler til begrønning af 13 udvalgte børneinstitutioner beliggende på tagflader til udarbejdelse af velfungerende bynaturløsninger.

Projektet omhandler begrønning af følgende børneinstitutioners taglegetpladser: Det Lille Univers, Villa Boheme, Adelgården, Sofiegårdens Vuggestue, Bethlehems Sogns Meningsbørnehave, Cismofytten, Røde Rose 3, Støberigade 3, KKFO Tegholmen, Columbus, Garvergården, Himmelrummet og Vokseværket.

3. Begrønning i forbindelse med tre igangværende skybrudsprojekter



I budget 2016 blev der afsat midler til en skybrudsprojektpakke, herunder til to konkrete projekter; Husum Vænge og De Gamles By. Skybrudsprojektpakken for 2016 indeholder kun projekter, der spiller sammen med andre eksisterende byrumsprojekter. De eksisterende byrumsprojekter indeholder ikke bynatur, men derimod andre byrumsfunktioner såsom cykelstier og lignende.

Endvidere har HOFOR i forbindelse med Banedanmarks etablering af Ringstedbanen fået tilladelse til at etablere et teknisk regnvandsbassin i Vigerslevparken. I HOFOR's standardløsning for etablering af regnvandsbassin er der ikke indtænkt bynatur eller andre rekreative funktioner.

Alle tre ovennævnte projekter – Husum Vænge, De Gamles By og regnvandsbassin i Vigerslevparken – er under udvikling. For at sikre at de færdiganlagte skybrudssikrede byrum kommer til at indeholde bynatur - i form af træer og andre beplantningstyper er det nødvendigt at tilføre de tre projekter midler til etablering af bynatur. Når mængden og kvaliteten af bynaturen i disse byrum øges, øges byrummets herlighedsværdi og nytteværdi samtidig til gavn for både klimaet i byen og borgernes livskvalitet.

4. Kortlægning af træer på private og offentlige arealer



Teknik- og Miljøudvalget har besluttet, at der skal udarbejdes en træpolitik, der bl.a. skal have til formål at beskytte byens ældre, bevaringsværdige træer. I Københavns Kommune findes der imidlertid ikke en eksakt opgørelse over træer i parker og naturområder og ingen opgørelse over træer på de øvrige forvaltningers arealer eller på private arealer. For at kunne sikre en prioritering af nye og eksisterende træer i planlægningen og omdannelsen af byen, er det nødvendigt med et bedre overblik over, hvad byen har af eksisterende træer. Kortlægningen vil bl.a. omfatte de træer på både offentlige og private arealer, der skal tages et særligt hensyn til at bevare, når byen udvikles og omdannes. Kortlægningen af træer kan samtidig bruges i arbejdet med udviklingen af en plan for hvor, der kan plantes 100.000 nye træer.

5. Begrønning af tilgrænsende kommunale arealer i forbindelse med renovering af almene boliger

I Københavns Kommune gennemføres for tiden en række renoveringer af almene afdelinger, som også angår bebyggelsernes friarealer. Flere steder er det ønskeligt, at kommunale arealer, der ligger i tilknytning til afdelingernes friarealer, også kunne inddrages i projekterne. Der ønskes midler til en pulje, der kan anvendes til at øge kvaliteten i den eksisterende begrønning på de kommunale arealer ved igangværende og kommende renoveringsprojekter. Ved Tingbjerg Kollegiet og Bellahøjbebyggelsen er der f.eks. behov for, at kommunen medvirker til den samlede indsats for at forbedre og begrønne udearealerne, som vil give et løft af de samlede områder og skabe bedre sammenhæng.



2. marts 2016

Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi (Cover)

Baggrund

Tingbjerg-Husum er et af Københavns udsatte byområder. I byudviklingsstrategien for området er der fokus på at åbne Tingbjerg-Husum op med nye forbindelser, nybyggeri af boliger, styrket byliv, erhverv og landskabelige kvaliteter. I denne sammenhæng blev der i budget 2016 vedtaget følgende hensigtserklæring:

”Parterne er enige om, at bedre trafikforbindelser og attraktioner er nødvendige rammevilkår for at fastholde og tiltrække beboere samt private investeringer, og dermed nå målet om et varieret og attraktivt bolig-udbud. Parterne er enige om at drøfte muligheden for at afsætte midler i forbindelse med overførselsagen 2016 til centrale greb i Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi, berunder særligt veje, stier, revitalisering af Vestvolden og nye attraktioner såsom Naturbyen.”

Indhold

I styregruppen for byudviklingsstrategien deltager fra kommunens side Økonomiforvaltningen, Børne- og Ungdomsforvaltningen, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, Socialforvaltningen samt Teknik- og Miljøforvaltningen. Styregruppen har udvalgt seks projekter, der er næste runde af indsatser i byudviklingsstrategiens bymodningsfase (2016-2018), som Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet budgetnotater for:

- Forprojektering af Husumforbindelsen mellem EnergiCenter Voldparken og Tingbjerg Heldagsskole
- Forlængelse af Husumforbindelsen gennem Tingbjerg
- Ny stiforbindelse fra det østlige Tingbjerg til supercykelstien ved Hillerødmotorvejen
- Tryghedsskabende tiltag i form af stibelysning
- Etablering af bynaturcenter Naturbyen ved Vestvolden
- Kommunikationsindsats.

Økonomi

De seks projekter har estimerede anlægsudgifter på 10,8 mio. kr. og afledte serviceudgifter på 2,0 mio. kr. årligt ved fuld indfasning.

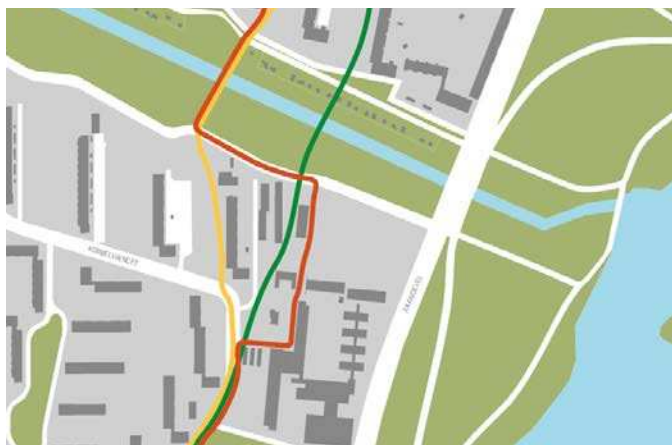
Tabel 1. Overordnet økonomi

Projekt (1.000 kr. - 2016 p/1)	Anlæg 2016-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning
Forprojektering af Husumforbindelsen mellem EnergiCenter Voldparken og Tingbjerg Heldagsskole	2.000	
Forlængelse af Husumforbindelsen gennem Tingbjerg	8.500	300
Ny stiforbindelse fra det østlige Tingbjerg til supercykelstien ved Hillerødmotorvejen	3.000	25
Tryghedsskabende tiltag i form af stibelysning	3.200	90
Etablering af bynaturcenter Naturbyen ved Vestvolden	23.928	1.540
Kommunikationsindsats	200	
I alt	40.828	1.955



Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi – Forprojektering af Husumforbindelsen mellem EnergiCenter Voldparken og Tingbjerg Heldagsskole

2. marts 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Bronshøj/Husum

Lokalitet/Adresse
Vestvolden, Kobbelvænget i Husum Nord, Ruten i Tingbjerg

Baggrund

I budget 2015 blev der afsat 25,0 mio. kr. til at anlægge Husumforbindelsen fra Husum i syd til Tingbjerg Heldagsskole i nord. Husumforbindelsen er et afgørende led i at forbedre cykeltrafikken i den nordvestlige del af kommunen og dermed understøtte Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategiens centrale mål om, at Tingbjerg og Husum Nord skal løftes ud af deres trafikale isolation og integreres stærkere med resten af byen.

I den efterfølgende kvalificering af Husumforbindelsens forløb giver den nordligste del af den linjeføring, der var forudsat i budget 2015, udfordringer i forhold til sammenhængen med byudviklingsstrategiens vision og andre initiativer. Der ønskes derfor midler til at dække merudgifter forbundet med udvælgelse og forprojektering af den linjeføring mellem EnergiCenter Voldparken og Tingbjerg Heldagsskole, der er optimal i forhold til byudviklingsstrategien.

Indhold

Den oprindeligt foreslåede linjeføring (forslag 1 i bilag 1) anvender i vid udstrækning eksisterende stiforbindelser på strækningen langs Vestvolden og har dermed begrænsede anlægsudgifter, når der ses bort fra anlæggelsen af en cykel- og gangbro over volden. Disse anlægsudgifter er finansieret med budget 2015. Denne linjeføring udfordrer til gengæld de langsigtede ønsker til anvendelsen af arealerne nord og vest for EnergiCenter Voldparken. Desuden har den oprindelige linjeføring uhensigtsmæssige sving og kræver samtænkning med byudviklingsstrategiens planer for udvikling af Tingbjerg, der er besluttet efter budget 2015 herunder overvejelserne om at videreføre Husumforbindelsen nordpå gennem Tingbjerg.

Med udgangspunkt i byudviklingsstrategien har styregruppen for byudviklingsstrategien drøftet de overordnede muligheder for en mere lige og brugervenlig linjeføring på strækningen, hvor den planlagte broforbindel-

se fortsat anvendes, men med nye stiforbindelser på en del af strækningen. Styregruppen anbefaler en afdækning af, hvorvidt den oprindelige linjeføring, forslag 2 i bilag 1, eller en kombination af disse samlet set er mest hensigtsmæssig at realisere. Der søges derfor om midler til afdækning af dette spørgsmål og til forprojektering og prissætning af den udvalgte løsning. For en mere detaljeret beskrivelse henvises til notatets bilag 1.

Der vil ved senere budgetforhandlinger blive søgt om midler til etablering af den udvalgte løsning.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet bidrager til at skabe de nødvendige forudsætninger for at etablere sammenhæng mellem Husumforbindelsen og Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategiens samlede vision for et sammenhængende og effektivt stisystem til gavn for cykeltrafikken i Tingbjerg og Husum Nord. Dermed fremmes vilkårene for cykeltrafikken, idet Tingbjerg og Husum Nord integreres trafikalt med resten af kommunens cykelstinet. Desuden sikrer projektet, at Husumforbindelsen kobles effektivt sammen med de eksisterende cykelruter på Københavns Kommunes del af Vestvolden, der fungerer som national cykelrute, supercykelsti og grøn cykelrute.

Endelig muliggør projektet, at forslaget om at forlænge Husumforbindelsen yderligere nordpå gennem det centrale Tingbjerg kan kobles meningsfuldt med resten af forbindelsen.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Afdækning, projektering og prissætning af Husumforbindelsens strækning mellem EnergiCenter Voldparken og Tingbjerg Heldagsskole	- Nødvendige forudsætninger for fremtidig etablering af optimal linjeføring for Husumforbindelsen.
Beskæftigelseseffekt (2,0 mio. kr.)	2,4 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,0 mio. kr. i perioden 2016-2017. Projekteringen forventes afsluttet i december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/1)</i>	Anlæg 2016-2017
Forprojektering af Husumforbindelsen mellem EnergiCenter Voldparken og Tingbjerg Heldagsskole	2.000

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

Risikovurdering

Den overordnede vurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret. Da der udelukkende er tale om afdækning, projektering og prissætning og ikke en fysisk anlægsopgave, er der ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter til afdækning, projektering og prissætning på i alt 2,0 mio. kr. i perioden 2016-2017.

Tabel 3. Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>						
- Afdækning, projektering og prissætning	1.000	1.000			2.000	2.000*
Anlægsudgifter i alt					2.000	2.000*

Projektet forventes igangsat i maj 2016 og afsluttet i december 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

Der er i budget 2015 afsat 25,0 mio. kr. til at anlægge Husumforbindelsen frem til Tingbjerg Heldagsskole. Disse midler dækker bl.a. etablering af bro over Vestvolden, men ikke ekstraudgifter til eksempelvis nye stier, der måtte følge af en anden linjeføring end den oprindeligt foreslåede på strækningen mellem EnergiCenter Voldparken og Tingbjerg Heldagsskole.

Der er samtidig afsat 11,9 mio. kr. i budget 2016 til at etablere to nye stiforbindelser i regi af Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategien.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2015				25.000			
Budgetaftale 2016					11.900		
Afsatte midler i alt				25.000	11.900		

Henvisninger

Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi:

<https://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/Tingbjerg-husum%20byudviklingsstrategi%20web.pdf>

Bilag

Bilag 1. To mulige linjeføringer for Husumforbindelsen mellem EnergiCenter Voldparken og Tingbjerg Heldagsskole

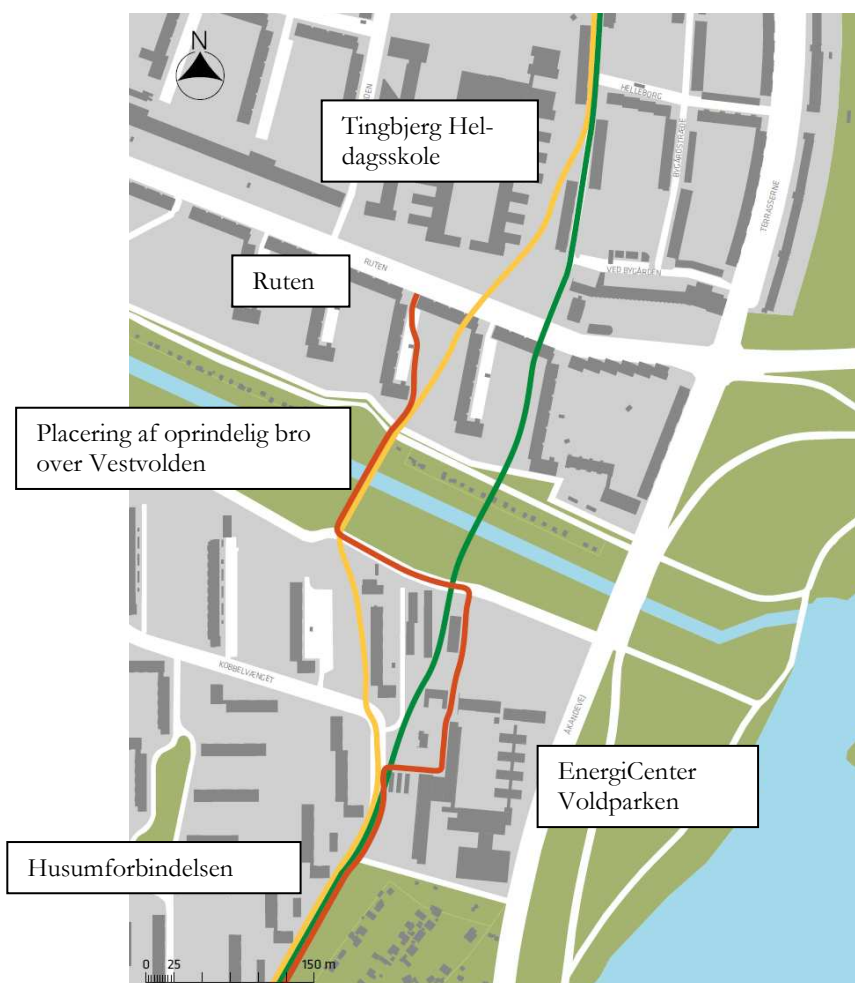


2. marts 2016

Bilag I. To mulige linjeføringer for Husumforbindelsen på strækningen mellem EnergiCenter Voldparken og Tingbjerg Høldagsskole

Efter ønske fra Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategiens styregruppe har Teknik- og Miljøforvaltningen gennemgået den oprindelige linjeføring for Husumforbindelsen på strækningen mellem EnergiCenter Voldparken i Husum Nord og Tingbjerg Høldagsskole (forslag 1, markeret med rødt på kortet nedenfor) og skitseret to muligheder for en anden linjeføring med udgangspunkt i byudviklingsstrategiens vision.

Den ene af disse muligheder (markeret med grønt på kortet nedenfor) bortfaldt efter behandling i styregruppen, da den blev vurderet ikke at kunne gennemføres på grund af bl.a. fredningsbestemmelserne i området. Dermed tilbagestår en mulighed for en mere vestlig og lige linjeføring (forslag 2, markeret med gult på kortet nedenfor).



Kort: Tre foreslåede linjeføringer for Husumforbindelsen på strækningen mellem EnergiCenter Voldparken og Tingbjerg Høldagsskole

Forslag 1. Den oprindelige linjeføring i Husumforbindelsen på budget 2015

Linjeføringen er markeret med rødt på oversigtskortet

Fra EnergiCenter Voldparkens indkørsel fra Kobbelvænget føres cykelstien gennem EnergiCenter Voldparkens arealer mod nordøst, til den når den eksisterende sti langs sydsiden af Vestvolden. Derefter følges denne sti mod vest, til Vestvolden krydses nordøst for Kobbelvænget 51 via genetablering af den oprindelige markvejsbro. Herefter etableres en ny stiforbindelse nordpå til Ruten over for det sydvestlige hjørne af Tingbjerg Heldagsskole.

Denne linjeførings anlægsudgifter er omfattet af Husumforbindelsen, som den er vedtaget med budget 2015.

Umiddelbare fordele

- Følger en allerede eksisterende sti et stykke af strækningen, som kan benyttes til formålet.

Mulige udfordringer

- Der kan opstå trængselsproblemer, hvis en del af stien skal løbe gennem det område, som også er på tale til etablering af Naturbyen ved Vestvolden. Dette skyldes både den begrænsede fysiske plads og de mange brugere af EnergiCenter Voldparken og Naturbyen, som vil skulle krydse Husumforbindelsen.
- Cyklisterne vil kunne opleve de to skarpe sving fra EnergiCenter Voldparken til stien syd for Vestvolden og dernæst fra stien op på broen som usikre på grund af vanskelige oversigtsforhold, så de må sænke farten.
- Det kan være uhensigtsmæssigt at lade Husumforbindelsen ende på Ruten over for det sydvestlige hjørne af Tingbjerg Heldagsskole. Dette skyldes, dels at cykeltrafikken vil komme ud der, hvor den planlagte letbane forventes at skulle svinge fra Ruten op ad Skolesiden, og dels at det ikke umiddelbart leder over i den nordlige forlængelse af Husumforbindelsen, som byudviklingsstrategien foreslår langs østsiden af skolen gennem det østlige Tingbjerg til supercykelstien nord for bydelen.
- Kommunen vil skulle forhandle med grundejer (almen boligorganisation) om passage gennem deres matrikler på strækningen mellem Vestvolden og Ruten.

Forslag 2. Skitseret alternativ mulighed for linjeføring

Linjeføringen er markeret med gult på oversigtskortet

Fra EnergiCenter Voldparkens indkørsel til Kobbelvænget følges Kobbelvænget gennem svinget mod vest. Umiddelbart efter svinget etableres en ny cykelsti i en lang blød nord-nordvest-gående bue over den eksisterende græsforplads på bagsiden af Kobbelvænget 53-63. Stien krydser den eksisterende sti syd for Vestvolden og krydser Vestvolden nordøst for Kobbelvænget 51 via genetablering af den oprindelige markvejsbro. Herefter etableres en ny stiforbindelse i en lang blød nord-nordøst-gående bue mellem SABs blokke Ruten 41-53 mod øst og Ruten 63-73 mod vest, hvorefter den får adgang til at passere Ruten over for det sydvestlige hjørne af Tingbjerg Heldagsskole.

Umiddelbare fordele

- Undgår at skulle gennem området, der grænser op til EnergiCenter Voldparken, hvor der kan opstå udfordringer i forhold til eksempelvis anlæg af Naturbyen ved Vestvolden.
- Der er så vidt vides ikke fredningsmæssige, landskabelige eller bygningsmæssige hindringer for linjeføringen fra Kobbelvænget over græsforpladsen på bagsiden af Kobbelvænget 53-63 til markvejsbroen over Vestvolden.
- I stedet for to skarpe sving, der opleves som utrygge og irriterende for trafikanterne, kan der etableres to lange bløde buer, som trafikanterne ikke oplever som væsensforskellige fra et lige forløb.
- Linjeføringen vil krydse Ruten over for Tingbjerg Heldagsskoles sydøstlige hjørne og kan derfor uden større besvær videreføres i den foreslåede nordlige forlængelse af Husumforbindelsen gennem Tingbjerg.

Mulige udfordringer

- Øgede økonomiske omkostninger i forhold til den oprindeligt foreslåede linjeføring
- Kommunen vil skulle forhandle med grundejere (almene boligorganisationer) om passage gennem deres matrikler på strækningerne nord og syd for Vestvolden.
- Der vil skulle tages stilling til, hvordan stien passerer bebyggelsen langs Rutens sydside, herunder hvilke praktiske og økonomiske konsekvenser det vil have for anlægsprojektet.



Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi – Ny stiforbindelse fra det østlige Tingbjerg til supercykelstien ved Hillerødmotorvejen

2. marts 2016



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Bronshøj/Husum

Lokalitet/Adresse
Tingbjerg

Baggrund

Byudviklingsstrategien for Tingbjerg-Husum anviser nye og opgraderede trafikforbindelser, der skal udvikle og løfte byområdet. Trafikale åbninger af området er en forudsætning for, at den samlede byudviklingsstrategi kan realiseres. Som et led i den samlede trafikløsning for området udpeger byudviklingsstrategien fire stiforbindelser som særligt vigtige. Heraf er to af stiforbindelserne finansieret med budget 2016.

Indhold

Der ønskes midler til at projekttere og anlægge den ene af de to tilbageværende stiforbindelser i byudviklingsstrategien. Stiforbindelsen på 250 m forbinder Terrasserne, som er hovedfærdselsåren i det østlige Tingbjerg, med supercykelstien langs Hillerødmotorvejen. En sådan adgang fra det centrale og østlige Tingbjerg eksisterer ikke i dag, hvor bydelens cyklister må vælge længere og mere besværlige adgangsveje nord- eller sydpå. Denne stiforbindelse benævnes i byudviklingsstrategien som stiforbindelse J.

Den overordnede risikovurdering er, at dele af anlægsprojektet er meget komplicerede, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Stiforbindelsen skaber sammenhæng i øst-vest-gående retning for områdets cyklister, der får bedre, hurtigere og mere sammenhængende adgang til resten af byen gennem adgangen til supercykelstien. Tilsvarende får supercykelstiens brugere lettere adgang til at bruge Tingbjergs byliv og fritidsfunktioner herunder bydelens nye kulturhus og de store attraktive idrætsarealer øst for Terrasserne.

Dermed bidrager stiforbindelsen til at skabe de samlede resultater, som byudviklingsstrategiens trafikinvesteringer skal bidrage til herunder:

- Øget tryghed og tilfredshed blandt beboere og besøgende.
- Servicering af den forventede tilvækst af boliger.
- Revitalisering af områdets handelsliv.
- Sammenhæng på tværs af området.

- Lettere adgang til de tilbud og funktioner beboerne bruger i området og i de omgivende bydele.
- Færre steder, der opleves som utrygge på grund af for få mennesker i byrummet.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Ny stiforbindelse fra det østlige Tingbjerg til supercykelstien ved Hillerødmotorvejen	- Forbindelsen skaber ny adgang mellem supercykelstiens nord- og sydgående trafik samt det østlige Tingbjerg med dets mange fritids- og idrætsfaciliteter. - Bedre fremkommelighed for cyklister.
Beskæftigelseseffekt (3,0 mio. kr.)	3,6 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,0 mio. kr. i perioden 2016-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i august 2018.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/1)</i>	Anlæg 2016-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2019
Ny stiforbindelse fra det østlige Tingbjerg til supercykelstien ved Hillerødmotorvejen	3.000	25

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

Prissætningen af stiforbindelse tager udgangspunkt i skøn fra rådgiver på byudviklingsstrategien.

Risikovurdering

Dele af anlægsprojektet vurderes til at være meget kompliceret. Der er derfor afsat 30 % til uforudsete udgifter grundet usikkerhedsmomenter som fredningsforhold, jordbund, ledninger m.v.

Risikoen ved den tekniske del af projektet antages at være lille både i forhold til økonomi og tidsplan. Der benyttes almindelige anlægsmetoder, og projektet foregår på kommunens arealer.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,0 mio. kr. i perioden 2016-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. årligt fra 2019 og frem til belysning, renhold, snerydning, beskæring af træer m.v.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>						
- Projektering	200	400			600	600*
- Anlæg			2.400		2.400	
Anlægsudgifter i alt	200	400	2.400		3.000	600*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og drift				25	25	
Afledte serviceudgifter i alt				25	25	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i februar 2018 og ibrugtaget i august 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til denne stiforbindelse.

Der er tidligere afsat midler til andre stiforbindelser i bydelen:

- I budget 2015 blev der afsat 25,0 mio. kr. til anlæg af Husumforbindelsen op til Tingbjerg Heldagsskole.
- I budget 2016 blev der afsat 11,9 mio. kr. til to andre stiforbindelser under byudviklingsstrategien.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2015				25.000			
Budgetaftale 2016					11.900		
Afsatte midler i alt				25.000	11.900		

Henvisninger

Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi:

<https://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/Tingbjerg-husum%20byudviklingsstrategi%20web.pdf>



Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi – Forlængelse af Husumforbindelsen gennem Tingbjerg



2. marts 2016

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Bronshøj/Husum

Lokalitet/Adresse
Tingbjerg

Baggrund

Byudviklingsstrategien for Tingbjerg-Husum anviser nye og opgraderede trafikforbindelser, der skal udvikle og løfte byområdet. Trafikale åbninger af området er en forudsætning for, at den samlede byudviklingsstrategi kan realiseres. Som et led i den samlede trafikløsning for området udpeger byudviklingsstrategien fire stiforbindelser som særligt vigtige. Heraf er to af stiforbindelserne finansieret med budget 2016.

Indhold

Der ønskes midler til at projektere og anlægge den ene af de to tilbageværende stiforbindelser i byudviklingsstrategien. Stiforbindelsen forlænger Husumforbindelsen med en 1,9 km lang nordlig strækning fra Tingbjerg Heldagsskole gennem bydelen til cykelstien langs Hillerødmotorvejen nord for Tingbjerg. Denne stiforbindelse benævnes i byudviklingsstrategien som stiforbindelse E.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Ved at etablere den nordlige forlængelse af Husumforbindelsen åbnes Tingbjerg og Husum Nord for cyklister, der får bedre og hurtigere adgang til at benytte områdets natur- og bylivsfunktioner herunder Vestvolden, Tingbjergs nye kulturhus, de mange foreningsaktiviteter i EnergiCenter Voldparken og handelsmulighederne på Ruten og Frederikssundsvej.

Dermed bidrager stiforbindelsen til at skabe de samlede resultater, som byudviklingsstrategiens trafikinvesteringer skal bidrage til herunder:

- Øget tryghed og tilfredshed blandt beboere og besøgende.
- Servicering af den forventede tilvækst af boliger.
- Revitalisering af områdets handelsliv.
- Sammenhæng på tværs af området.
- Lettere adgang til de tilbud og funktioner beboerne bruger i området og i de omgivende bydele.

- Færre steder, der opleves som utrygge på grund af for få mennesker i byrummet.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Forlængelse af Husumforbindelsen gennem Tingbjerg	- Husumforbindelsen, som ender ved Tingbjerg Høldagsskole, integreres med Tingbjerg og med supercykelstien langs Hillerødmotorvejen. - Bløde trafikanter sikres bedre og hurtigere adgang fra nord og syd til skolen og de andre bylivsfunktioner omkring Ruten herunder Tingbjerg Kulturhus og til de frivillige aktiviteter i EnergiCenter Voldparken.
Beskæftigelseeffekt (8,5 mio. kr.)	10,2 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 8,5 mio. kr. i perioden 2016-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2018.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/1)</i>	Anlæg 2016-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2019
Forlængelse af Husumforbindelsen gennem Tingbjerg	8.500	300

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

Prissætningen af stiforbindelsen tager udgangspunkt i skøn fra rådgiver på byudviklingsstrategien. Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgave kan stilles krav om, at den private leverandør skal beskæftige praktikanter.

Risikovurdering

Dele af anlægsprojektet vurderes at være meget kompliceret. Der er derfor afsat 15 % til uforudsete udgifter grundet usikkerhedsmomenter som fredningsforhold i den nordlige del af strækningen, jordbund, ledninger, samspil med klimatilpasningsprojekter og eksisterende vejarealer, ejerforhold m.v.

Risikoen ved den tekniske del af projektet antages at være lille både i forhold til økonomi og tidsplan. Der benyttes velkendte anlægsmetoder, og projektet foregår enten på offentligt areal eller på arealer, der tilhører de almene boligorganisationer, som indgår i partnerskabet om byudviklingsstrategien. Det antages i den forbindelse, at i det omfang fastlæggelsen af linjeføringen medfører behov for overtagelse af arealer fra de almene boligorganisationer, kan dette løses ved aftale om køb.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 8,5 mio. kr. i perioden 2016-2018. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem til belysning, renhold, snerydning, beskæring af træer m.v. Udgifter til ekspropriering og køb af private fællesveje er anslåede.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>						
- Projektering	300	1.000			1.300	1.300*
- Anlæg			6.700		6.700	
- Ekspropriering/køb af private veje			500		500	
Anlægsudgifter i alt	300	1.000	7.200		8.500	1.300*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og drift				300	300	
Afledte serviceudgifter i alt				300	300	

Forlængelsen af stiforbindelsen forventes fysisk igangsat i februar 2018 og ibrugtaget i oktober 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat følgende midler til Husumforbindelsen og til andre stiforbindelser under byudviklingsstrategien:

- I budget 2015 blev der afsat 25,0 mio. kr. til anlæg af Husumforbindelsen sydlige strækning op til Tingbjerg Heldagsskole.
- I budget 2016 blev der afsat 11,9 mio. kr. til to andre stiforbindelser under byudviklingsstrategien.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2015				25.000			
Budgetaftale 2016					11.900		
Afsatte midler i alt				25.000	11.900		

Henvisninger

Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi:

<https://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/Tingbjerg-husum%20byudviklingsstrategi%20web.pdf>



Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi – Trygheds- skabende tiltag i form af belysning



Baggrund

Københavns Kommune, Københavns Politi, SSP København og en række boligselskaber har indgået et forpligtende partnerskab i Tingbjerg-Husum for at øge trygheden og reducere kriminaliteten i området. Dette er også et mål for Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi fra 2015.

Tingbjerg-Husum Partnerskab dækker Tingbjerg/Utterslevhuse og den del af Husum, der omfatter Voldparken og Gadelandet. I perioden fra 2013 til 2016 gennemfører partnerskabet en sammenhængende, tryghedsskabende indsats i området. Dette budgetønske omhandler et tryghedsfremmende belysningsprojekt i området. Projektet understøtter samtidig Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategiens mål om øget tryghed og forbedrede trafikvilkår i området og trækker på de grundige analyser af den oplevede utryghed, som er lavet i forbindelse med udarbejdelsen af byudviklingsstrategien.

Indhold

Dette budgetnotat omhandler belysning på tre stiforbindelser:

- 1) Den ca. 700 m lange sti fra Hillerødmotorvejens cykelstisystem mod Åkandevej er egnet til belysning, og det vil give en mere tryk færdsel gennem det grønne areal mellem Hillerødmotorvejen og Åkandevej, hvorfra cyklister kan fortsætte af de tilstødende cykelruter Husumforbindelsen og Vestvoldruten fra den modsatte side af Åkandevej. Stifobindelsen er markeret med rødt på kortet.
- 2) Ca. 150 m fra Åkandevej findes en afgang fra stien, der går op mod krydset Terrasserne-Åkandevej-Ruten. Afgreningen er ca. 150 m lang og anbefales medtaget således, at cyklister og gående fra Hillerødmotorvejens stisystem med ærinde i Tingbjerg kan færdes trygt på det sidste stykke af stien. Stiforbindelsen er markeret med blå på kortet.

2. marts 2016

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Bronshøj/Husum

Lokalitet/Adresse
Tingbjerg/Hillerødmotorvejen

Belysning på stien er et ønske fra lokalrådet og anbefalet af Teknik- og Miljøforvaltningen.

- 3) Som forslag til en helhedsløsning for belysningen, foreslås også stien på Rutens nordlige side belyst. Denne sti føres på det første stykke under Rutens vejplan bagom Brønshøj Idrætspark. Trafikanter fra nord og øst med ærinde i Tingbjerg via lyskrydset vil blive hjulpet med belysning af stien. Stiforbindelsen nord for Ruten mellem Hillerødmotorvejen og Tingbjergs Hovedadgang: Krydset Åkandevej-Terrasserne. På de sidste ca. 100 m fra motorvejen mod lyskrydset, forløber stien i niveau med vejen og langs med denne. Stiforbindelsen er markeret med violet på kortet.

Ved op- og nedkørsler til og fra Ruten/Supecykelstien ved motorvejen, er der i dag belysning på hver side af underføringen under Ruten. Derudover er stiforløbet ubelyst.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Der er i dag ikke en belyst gang og/eller cykelsti langs hovedfærdselsåren til og fra Tingbjerg og på cykelstierne langs Hillerødmotorvejen. Stien, der søges belyst, er udlagt i det grønne område syd for Ruten, og belyses derfor ikke af den eksisterende vejbelystning. En belysning af stien vil bidrage til at skabe øget tryghed i området. Ved samtidigt at belyse afgreningen på de ca. 150 m fra stien mod nord til krydset Ruten-Terrasserne-Åkandevej tages samtidigt hensyn til de trafikanter, der har ærinde i den centrale og nordlige del af Tingbjerg.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
1) Belysning af sti mellem Hillerødmotorvejen og Åkandevej, syd for Ruten	- Trafikanter mellem Hillerødmotorvejen og Cykelruterne Husmforbindelsen og Vestvolruten samt Tingbjerg syd/sydvest vil få belyst dette missing link i ruteforløbet.
2) Belysning af sti afgrenet fra ovennævnte med retning mod lyskrydset Åkandevej-Terrasserne	- Trafikanter med ærinde i den centrale og nordlige del af Tingbjerg vil få forbedret tryghed og forbedret komfort ved færdsel på stien efter mørkets frembrud.
3) Belysning af sti nord for Ruten mellem supercykelstien langs Hillerødmotorvejen langs Ruten mod lyskrydset Terrasserne-Åkandevej	- Trafikanter med ærinde i den centrale og nordlige del af Tingbjerg vil få forbedret tryghed og forbedret komfort ved færdsel på stien efter mørkets frembrud.
Beskæftigelseseffekt (3,2 mio. kr.)	3,8 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,2 mio. kr. i 2016
Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2017 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2016.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2016	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2017
Tryghedsskabende tiltag i form af belysning	3.200	90
1) Belysning af sti mellem Hillerød-motorvejen og Åkandevej, syd for Ruten	1.500	50
2) Belysning af sti afgrenet fra ovennævnte med retning mod lyskrydset Åkandevej-Terrasserne	500	10
3) Belysning af sti nord for Ruten mellem supercykelstien langs Hillerød-motorvejen langs Ruten mod lyskrydset Terrasserne-Åkandevej	1.200	30

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Fredningsforhold i området medfører risici i forhold til projektets tidsplan. Det forventes, at fredningen vil medføre en længere sagsbehandling.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,2 mio. kr. i 2016
Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2017 og frem til vedligehold og energiforbrug.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>						
Projektering	200				200	200*
1) Belysning af sti mellem Hillerød-motorvejen og Åkandevej, syd for Ruten	1.400				1.400	1.400*
2) Belysning af sti afgrenet fra ovennævnte med retning mod lyskrydset Åkandevej-Terrasserne	480				480	480*
3) Belysning af sti nord for Ruten mellem supercykelstien langs Hillerød-motorvejen langs Ruten mod lyskrydset Terrasserne-Åkandevej	1.120				1.120	1.120*
Anlægsudgifter i alt	3.200				3.200	3.200*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og drift	15	90	90	90	285	
Afledte serviceudgifter i alt	15	90	90	90	285	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i oktober 2016 og ibrugtaget december 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisninger

Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi:

<https://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/Tingbjerg-husum%20byudviklingsstrategi%20web.pdf>



Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi – Etablering af bynaturcenter Naturbyen ved Vestvolden



Baggrund

Tingbjerg-Husum skal omdannes fra et udsat byområde til en grøn, aktiv og åben boligby. Ifølge Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategien fra 2015 forudsætter det bl.a. nye attraktive by- og landskabsrum med nye attraktioner, hvor by og natur sammen skaber rammerne for gode oplevelser.

Indhold

Naturbyen ved Vestvolden er et centralt omdrejningspunkt i Natur- og KulturAksen langs områdets centrale cykelrute Husumforbindelsen. Natur- og KulturAksen skal binde byrummene og institutionerne i Tingbjerg og Husum Nord tæt sammen med to af Københavns mest karakteristiske natur- og landskabsrum, Vestvolden og Utterslev Mose.

Med en strategisk placering tæt ved de nye og forbedrede sti- og vejforbindelser, som byudviklingsstrategien foreslår, bliver Naturbyen ved Vestvolden et naturligt centrum for undervisning, formidling, udvikling, kulturaktiviteter og naturoplevelser. Dermed åbnes og revitaliseres Vestvolden, Utterslev Mose og de omgivende naturområders mange kvaliteter for områdets beboere og besøgende fra resten af kommunen og regionen.

Med udgangspunkt i Brønshøj-Husum Lokaludvalgs idégrundlag ønskes der midler afsat til at etablere Naturbyen ved Vestvolden som naturskole med udstillinger, undervisnings- og aktivitetsbygninger, naturværksteder, bynaturrum og udearealer i landskabet, der strækker sig fra EnergiCenter Voldparken i syd til Tingbjergs hovedstrøg Ruten i nord langs med Husumforbindelsen og Vestvolden. Midlerne skal anvendes til udarbejdelse af et kvalificerende skitseforslag samt efterfølgende projektering og etablering.

Ud over de ovennævnte funktioner som naturskole skal Naturbyen ved Vestvolden rumme socialøkonomiske virksomheder og eksternt finansierede projekter. Dette tages der højde for ved tilrettelæggelsen af Naturbyens driftsmodel.

2. marts 2016

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Brønshøj/Husum

Lokalitet/Adresse
Vestvolden og Kobbelvænget, Husum Nord

For en mere detaljeret beskrivelse henvises til bilag 1.

Den overordnede vurdering er, at forslaget er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Naturbyen ved Vestvolden skal som naturskole, besøgscenter og naturværksted åbne Vestvolden og Utterslev Mose for en mangfoldighed af nye friluftslivsaktiviteter for bydelens, kommunens og regionens beboere, besøgende samt børne- og uddannelsesinstitutioner. Naturbyen ved Vestvolden bliver et sted, hvor børn og voksne kan bygge, undersøge og eksperimentere som en del af ambitionen om et stærkt centrum for samskabelse med områdets bynatur som ramme.

Naturbyen ved Vestvolden understøtter Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategiens målsætninger ved at fremme involvering af beboere og besøgende i udviklingen af området og dets naturværdier og ved at løfte det lokale uddannelsesniveau og lokale innovative erhvervsmiljøer gennem samarbejde med uddannelses- og forskningsinstitutioner.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Skitsering og etablering af bynaturcenter Naturbyen ved Vestvolden	<ul style="list-style-type: none">- Etablering af en lokal og regional attraktion, som bidrager afgørende til revitaliseringen af Vestvolden og de omgivende naturområder i kraft af funktionen som besøgscenter, socialøkonomisk virksomhed omkring naturpleje samt friluftslivsaktiviteter på Vestvolden og i Utterslev Mose.- Skabelse af et omdrejningspunkt for uddannelsesaktiviteter, innovation, rekreative oplevelser og borgerinddragelse med fokus på områdets landskab, natur og miljø.- Øget åbenhed og sammenhæng mellem Tingbjerg og Husum Nord.
Beskæftigelseeffekt (23,9 mio. kr.)	28,7 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 23,9 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,6 mio. kr. årligt i 2017 og 2018 samt 1,5 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2018.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2016-2017	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2019
Etablering af bynaturcenter Naturbyen ved Vestvolden	23.928	1.540

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

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

Der søges om medfinansiering fra almennyttige fonde til det samskabelsesprojekt på Vestvolden, der opnåede finansiering med budget 2016 (1,5 mio. kr.). Det bagvedliggende ønske om en sammenhængende revitalisering af Vestvolden spiller i den forbindelse tæt sammen med etableringen af Naturbyen.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Naturbyen ved Vestvoldens foreslåede anlægsaktiviteter langs Natur- og KulturAksen foretages enten på offentligt areal eller på arealer tilhørende områdets almene boligorganisationer SAB og fsb, der er partnere i byudviklingsstrategien, hvorfor der ikke forventes behov for ekspropriering af arealer til anlæg. Der skal dog afsættes tid til forhandlinger med SAB og fsb med henblik på indgåelse af de nødvendige aftaler.

Muligheden for at placere Naturbyen ved Vestvolden i forlængelse af EnergiCenter Voldparken er en del af lokalplanen for området. I forbindelse med udarbejdelsen af Naturby-prospektet har initiativtagerne undersøgt, hvordan anlægsaktiviteterne kan gennemføres uden at udfordre de frednings- eller beskyttelsesbestemmelser, der gælder for Vestvolden. Dette vil skulle revurderes, hvis der ønskes en anden placering end den, der foreslås i prospektet. Fredningsvilkårene i området fremgår af kortet i bilag 1.

I forbindelse med udarbejdelsen af prospektet for Naturbyen er der gennemført en omfattende interessentanalyse og -inddragelse, der kan danne et solidt fundament for den videre proces hvad angår både kvalitet og effektivitet.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 23,9 mio. kr. i perioden 2016-2017. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,6 mio. kr. årligt i 2017 og 2018, hvilket dækker indfasning i form af 18 måneders naturskolefunktioner og prædrift med projektleder og to måneders fuld normering til trinvis ibrugtagning. Fra 2019 og frem skal der tilføres 1,5 mio. kr. årligt til drift og vedligehold.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/1)	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>						
- Skitseforslag: Program og dispositionsforslag samt løbende brugerinddragelse	1.000				1.000	1.000*
- Projektering og anlæg af Naturbyen ved Vestvolden (600 m ²)		22.928			22.928	
Anlægsudgifter i alt	1.000	22.928			23.928	1.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Drift og vedligehold af Naturbyen ved Vestvolden		600	642	1.540	2.782	
Afledte serviceudgifter i alt		600	642	1.540	2.782	

Naturbyen ved Vestvoldens bygninger og andre permanente faciliteter forventes programudviklet og projekteret fra maj 2016, fysisk igangsat i oktober 2017 og ibrugtaget i december 2018, når skitseringsforløb og projektering er gennemført i 2016-2017.

Tabel 7. Tidsangivelse – Naturbyen ved Vestvolden

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

Flere forvaltninger/udvalg

Projektering, anlæg og drift af Naturbyen ved Vestvolden udføres af Børne- og Ungdomsforvaltningen.

Tabel 8. Fordeling mellem udvalg på styringsområde

Udvalg	(1.000 kr. – 2016 p/1)	Styringsområde	2016	2017	2018	2019	I alt
- Børne- og Ungdomsudvalget		Service		600	642	1.540	2.782
- Børne- og Ungdomsudvalget		Anlæg	1.000	22.928			23.928
I alt			1.000	23.528	642	1.540	26.710

Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat anlægsmidler til følgende projekter i forbindelse med Natur- og Kulturaksen og Vestvolden:

- Der er afsat 6,0 mio. kr. til pladsen ved Tingbjerg Kulturhus, 1,1 mio. kr. til udvikling og åbning af Tingbjerg Heldagsskole samt 1,5 mio. kr. til samskabelsesprojekt på Vestvolden i budget 2016.
- Der er afsat 25,0 mio. kr. til anlæg af Husumforbindelsen op til Tingbjerg Heldagsskole i budget 2015. Midlerne dækker ikke den fo-

reslåede forlængelse af Husumforbindelsen nord for skolen eller de ekstraudgifter, der måtte følge af en anden linjeføring end den oprindeligt foreslåede på strækningen mellem EnergiCenter Voldparken og Tingbjerg Heldagsskole (indsæt krydsreference).

Der er afsat 22,0 mio. kr. til kommunens halvdel af anlægsudgifterne til Tingbjerg Kulturhus i budget 2010. Den anden halvdel finansieres af områdets boligorganisationer.

Tabel 9. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2015				25.000			
Budgetaftale 2016					8.550		
Afsatte midler i alt				25.000	8.550		

Henvisninger

Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi:

<https://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/Tingbjerg-husum%20byudviklingsstrategi%20web.pdf>

Naturbyens prospekt findes på www.naturbyen.dk

Bilag

Bilag 1. Naturbyen ved Vestvolden.



2. marts 2016

Bilag I. Naturbyen ved Vestvolden



1. Baggrunden for Naturbyen ved Vestvolden

Med udgangspunkt i Brønshøj-Husum Lokaludvalgs idégrundlag søges der i budgetnotatet midler til at udvikle og etablere Naturbyen ved Vestvolden med de tilhørende udstillinger, undervisnings- og aktivitetsbygninger, naturværksteder, bynaturrum og udearealer.

Idéen om Naturbyen ved Vestvolden er stærkt lokalt forankret i Brønshøj-Husum Lokaludvalg, der gennem de seneste par år har arbejdet intensivt med at indkredse dette bynaturcenters profil, værdier, faciliteter, aktiviteter, partnerskaber m.v.

En væsentlig del af det engagement er knyttet til det stærke lokale ønske om at revitalisere Vestvolden og Utterslev Mose, og samtidig vise hvordan bynaturen og Naturbyen ved Vestvoldens mange nye faciliteter og aktiviteter kan blive løftestang for en bred vifte af læring, sundhedsfremme, øget biodiversitet, nye fællesskaber og forbedring af områdets omdømme.

2. Naturbyens fysiske placering

Den konkrete placering af Naturbyen ved Vestvolden som en del af Natur- og KulturAksen i tilknytning til Husumforbindelsen skal afgøres i dialog med lokaludvalget, lokale grundejere og andre relevante parter.

En detaljeret beskrivelse af Naturbyens idegrundlag findes i det udarbejdede prospekt på www.naturbyen.dk

Lokaludvalgets forslag til placering på arealerne lige nord og vest for EnergiCenter Voldparken tager højde for, at Vestvolden er både naturfredet og fortidsmindefredet som illustreret på kortet nedenfor.



Kort over Vestvolden

Lys rød farve = Fortidsmindefredet

Blåskraveret = Naturfredet

3. Naturbyen som løftestang for uddannelse og innovation

Naturbyen ved Vestvolden sætter fokus på børn og voksnes konkrete oplevelse og forståelse af områdets natur, landskab og miljø og udgør dermed en oplagt samarbejdspartner for skolen og andre uddannelsesinstitutioner. Når områdets naturværdier på den måde kan kobles med nye muligheder for læring, forskning og innovative virksomheder, er det med til at gøre Tingbjerg-Husum til et attraktivt valg for forældre, der fokuserer på områdets uddannelsesmæssige omdømme.

Samtidig understøttes mulighederne for at løfte uddannelsesniveaet blandt områdets unge og på længere sigt også samarbejdet med uddannelses- og forskningsinstitutioner (herunder DTU) om et vækstmiljø for nye vidensbaserede og innovative virksomheder og arbejdspladser.

4. Visionen bag Naturbyen og Natur- og KulturAksen

NATURBYEN

Arbejdet med Naturbyen er båret af en vision om at skabe et sted, der kan vække begejstringen for de store naturområder, som karakteriserer dette hjørne af København. Et større forstudie har vist, at disse naturområder rummer et markant potentiale, når det handler om at skabe livskvalitet og oplevelseskvalitet. Samtidig er det blevet tydeligt, at disse naturområder har brug for opmærksomhed og et veludviklet og mangfoldigt engagement for at udvikle sine iboende naturværdier og kulturhistoriske fortællekraft.

Forstudiet, som er udarbejdet af Brønshøj-Husum Lokaludvalg med bistand fra Dansk Bygningsarv, viser, at Naturbyen også kan spille en vigtig rolle som inspirationssted og som centrum for samskabelse. Området er domineret af store naturområder, store almennyttige bebyggelser og udstrakte villaområder. Områderne har sine særlige udfordringer og potentialer og det vurderes, at der er behov for at skabe et sted som Naturbyen, der kan inspirere og give plads til at fremkomsten af fællesskaber, partnerskaber og iværksætterier.

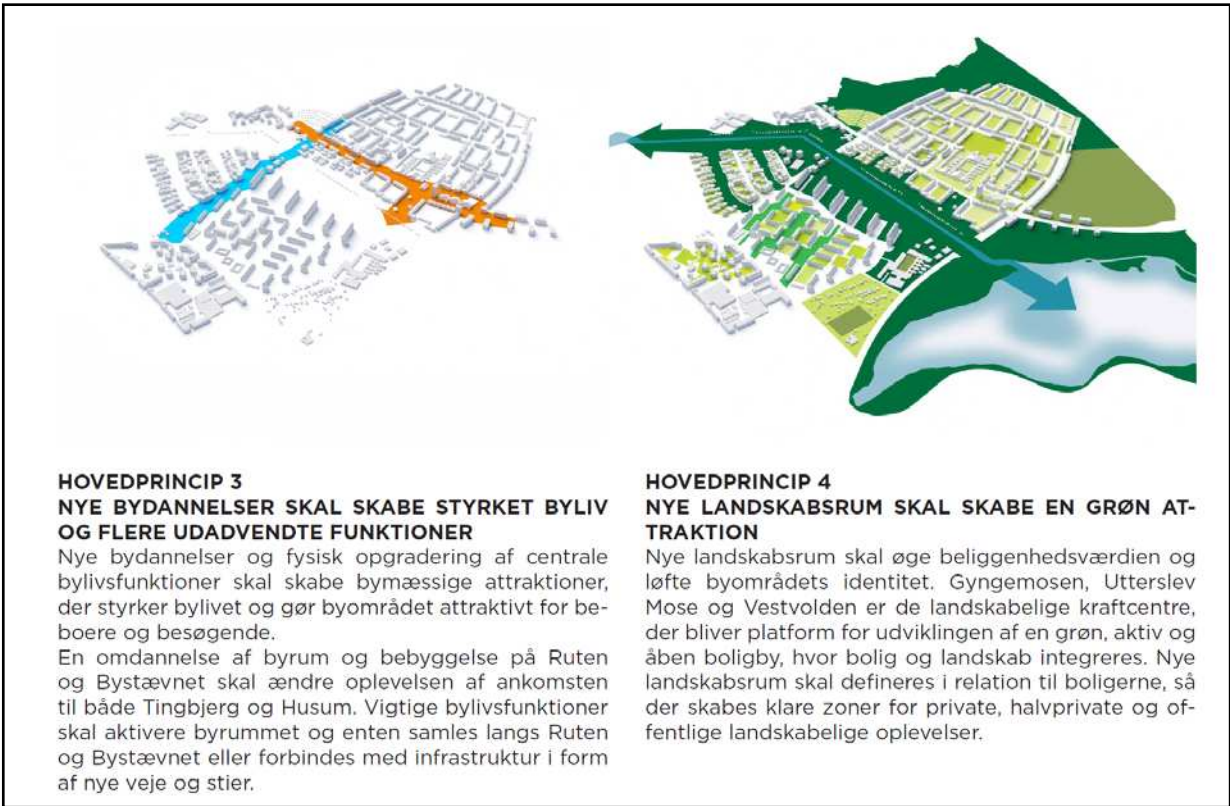
Driftsmæssigt arbejdes der med en model, der kombinerer kommunal naturskoledrift, indtægtsdækket socialøkonomisk virksomhed, puljefinansierede projekter, samlokalisering og stærk frivillighedskultur.

Naturbyen ved Vestvolden har ambition om at blive et vartegn for området. Vartegnet skal hvile på oplevelsen af Naturbyen som bygget miljø, på den mangfoldighed af aktivitetsmuligheder som dette bynaturcenter åbner for og på måden Naturbyen inviterer sine 'indbyggere' og gæster til at være medskabere af stedet og dets aktiviteter.

Naturbyens værksteder, laboratorier, udstillingsrum, undervisningsrum, væksthuse og mangeartede uderum har vandet som et dominerende element. Regnvandet, spildevandet og naturområdernes vandmiljøer rummer et stort potentiale for attraktive aktiviteter og faciliteter, der kan begejstre, vække nysgerrigheden, oplevelsestrangen og engagementet.

Idéen er, at Naturbyen ikke alene skal ses som ét enkelt sted, men som et lokalt fænomen, hvis aktiviteter breder sig ud i de omgivende naturområder. I et større perspektiv skal Naturbyen opleves som et sammenhængende forløb mellem Husum og Tingbjerg langs den Natur- og KulturAks, der forbinder områdets nye og eksisterende uddannelses-, kultur-, fritids- og naturtilbud langs den kommende Husumforbindelse over Vestvolden.

Visionen om Natur- og KulturAksen, herunder Naturbyen ved Vestvolden, er et væsentligt element i at udvikle hovedprincip 3 og 4 i Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategien fra 2015:

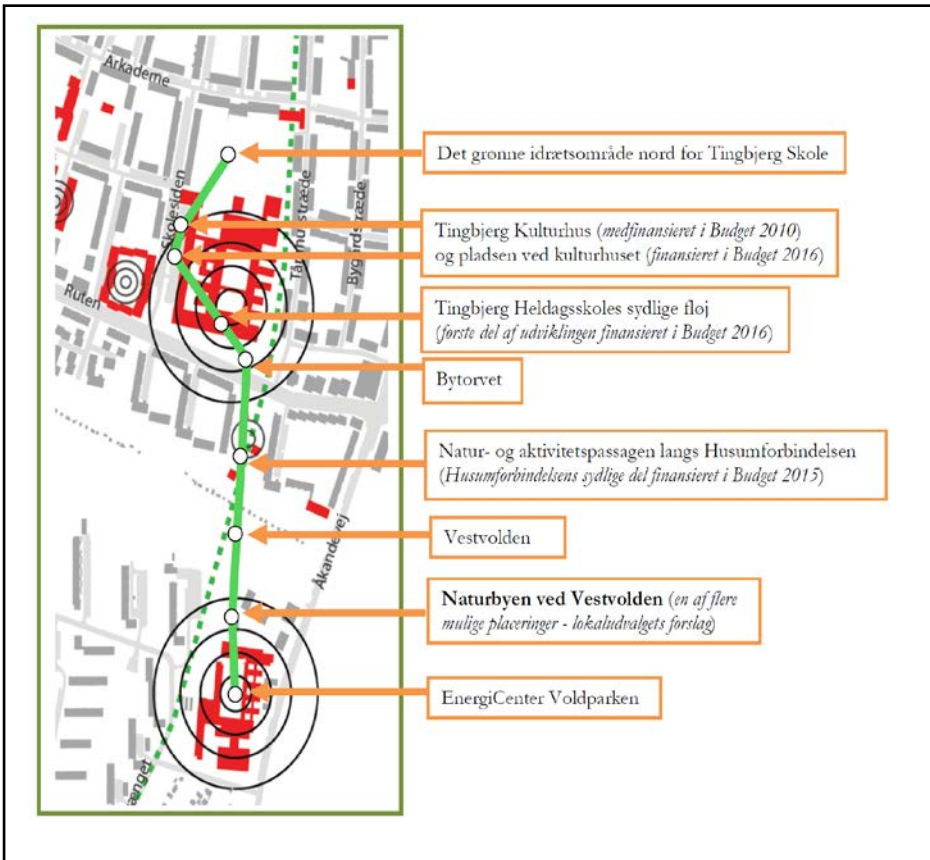


**HOVEDPRINCIP 3
 NYE BYDANNELSER SKAL SKABE STYRKET BYLIV
 OG FLERE UDADVENDTE FUNKTIONER**

Nye bydannelser og fysisk opgradering af centrale bylivsfunktioner skal skabe bymæssige attraktioner, der styrker bylivet og gør byområdet attraktivt for beboere og besøgende.
 En omdannelse af byrum og bebyggelse på Ruten og Bystævnet skal ændre oplevelsen af ankomsten til både Tingbjerg og Husum. Vigtige bylivsfunktioner skal aktivere byrummet og enten samles langs Ruten og Bystævnet eller forbindes med infrastruktur i form af nye veje og stier.

**HOVEDPRINCIP 4
 NYE LANDSKABSRUM SKAL SKABE EN GRØN AT-
 TRAKTION**

Nye landskabsrum skal øge beliggenhedsværdien og løfte byområdets identitet. Gyngemosen, Utterslev Mose og Vestvolden er de landskabelige kraftcentre, der bliver platform for udviklingen af en grøn, aktiv og åben boligby, hvor bolig og landskab integreres. Nye landskabsrum skal defineres i relation til boligerne, så der skabes klare zoner for private, halvprivate og offentlige landskabelige oplevelser.



Kortet til venstre viser, hvordan Naturbyen ved Vestvolden sammen med det eksisterende EnergiCenter Voldparken bliver den sydlige del af Natur- og Kulturaksen.



Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi – Kommunikationsindsats



2. marts 2016

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Brønshøj/Husum

Lokalitet/Adresse
Tingbjerg og Husum Nord

Baggrund

Med vedtagelsen af byudviklingsstrategien for Tingbjerg-Husum i 2015 sætter Københavns Kommune i partnerskab med to almene boligorganisationer ambitiøse og langsigtede mål for, hvordan bydelen skal udvikle sig til en grøn, aktiv og åben boligby, hvor det er attraktivt at slå sig ned for mange forskellige slags beboere. En af forudsætningerne for at denne langsigtede vision kan nås, er, at områdets ry som et udsat boligområde ændres gennem implementering af en bred vifte af indsatser og at disse indsatser kommunikeres til omverdenen.

Indhold

Der ønskes midler til, at kommunen kan afsætte medarbejderressourcer og køb af eksterne ydelser til at indgå i en fælles kommunikationsindsats med partnerskabets to almene boligorganisationer SAB og fsb med fokus på at formidle den overordnede vision og konkrete projekter for derved at bidrage til at løfte Tingbjerg-Husums omdømme.

Kommunikationsindsatsen vil fokusere på områdets beboere såvel som på eksterne interessenter herunder private udviklere, potentielle tilflyttere m.fl. Konkret ønskes der i første omgang udarbejdet en kort præsentationsfilm af byudviklingsplanen med forbillede i ”Kildeparken 2020”-filmen fra Aalborg Øst, der kan understøtte den målrettede kontakt til private boligudviklere og potentielle beboere i kommende boliger.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret.

Overordnede målsætninger og effekter

Boligorganisationernes erfaring fra Kildeparken i Aalborg er, at en kort films kompakte format kan have stor positiv effekt på et områdes omdømme, når den spredes ad flere kanaler og via flere hjemmesider, frem for en traditionel kommunikationsindsats.

Samtidig opnås et produkt, der har en lang levetid og indgår som et væsentligt redskab til at holde kommunens og boligorganisationernes fælles fortælling om den samlede vision levende og synlig, særligt i de perioder

hvor der ikke vil være nye synlige resultater af byudviklingsstrategiens mange konkrete initiativer til fysisk forandring af bydelen.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Kommunens deltagelse i fælles kommunikationsindsats under Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategien	<ul style="list-style-type: none"> - Synliggørelse af byudviklingsstrategiens vision og konkrete projekter. - Styrke og fastholde beboernes forståelse af og opbakning til byudviklingsstrategien. - Tiltrække ekstern interesse i form af private udviklere, potentielle beboere m.fl. - Løfte bydelens omdømme ved kommunikation af byudviklingsstrategiens vision for Tingbjerg-Husum som et sted, hvor der investeres ambitiøst og langsigtet i at skabe en grøn, aktiv og åben boligby med mange attraktive muligheder for investorer og beboere.
Beskæftigelseseffekt (0,2 mio. kr.)	0,2 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,2 mio. kr. i perioden 2016-2017. Projektets resultater i form af konkrete kommunikationsindsatser forventes leveret fra august 2016 og indtil december 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2016-2017
Kommunikationsindsats	200

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,2 mio. kr. i perioden 2016-2017.

Tabel 3. Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>						
- Deltagelse i fælles kommunikationsindsats under Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategien	100	100			200	200*
Anlægsudgifter i alt	100	100			200	200*

Kommunikationsindsatsen forventes igangsat i august 2016 og afsluttet senest december 2017.

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

Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat midler til igangsættelse af en kommunikationsindsats, men der er tidligere afsat midler i regi af Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi i budget 2016 til implementering af en række fysiske tiltag, herunder bl.a. byrum, nye og forbedrede vej- og stiforbindelser m.v.

Henvisninger

Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi:

<http://www.kk.dk/sites/default/files/uploaded-files/Tingbjerg-husum%20byudviklingsstrategi%20web.pdf>

Kortfilmen ”Kildeparken 2020”, som et eksempel på målrettet formidling af udviklingsplanerne for et byområde med almene boliger:

<https://www.youtube.com/watch?v=SMI0HnJhLf0>



Renovering af pier ved Svanemøllestrand



Baggrund

Fejl og huller i belægningen på pieren (molen) ved Svanemøllestrand har medført, at belægningen synker. Som en midlertidig løsning er der etableret et trædæk over asfalten for at sikre, at pieren kan anvendes, og at der ikke sker personskader. Den midlertidige løsning er vurderet holdbar til og med sommeren 2016. Det er derfor nødvendigt med en bevilling i overførselssagen 2015-2016, hvis pieren skal kunne anvendes i badesæsonen i 2017.

Indhold

I forbindelse med etableringen af Svanemøllestrand blev der anlagt en lang pier til ophold og som badefacilitet. Efter projektets afslutning er der konstateret en række fejl og huller i asfaltbelægningen på pieren. Fejlene har medført, at belægningen synker, og der er opstået flere huller. Pieren har derfor gentagne gange været afspærret af hensyn til brugernes sikkerhed. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der ikke kan gøres krav gældende over for hverken rådgiveren Thing & Wainø eller entreprenøren E. Pihl & Søn, da begge firmaer er gået konkurs.

Det er udsivning af sand fra pieren på grund af utætheder, der forårsager, at belægningen synker. Utætheder kan ikke fuldstændig undgås, og derfor skal det fine sand udskiftes med større sten. Konstruktionen med en asfaltbelagt overflade skal desuden udskiftes med et selv bærende dæk, der hviler på kantpælene frem for på pierens fyld. Dækket skal udføres i træ, som dels er velegnet til en sådan opbygning og dels vil give en god funktion og æstetik.

Renoveringsprojektet følger anbefalingerne i den vurderingsrapport, der blev udarbejdet af det rådgivende ingeniørfirma COWI efter bevilling af midler til en udredning i overførselssagen 2013-14.

I sommeren 2014 blev der som en midlertidig løsning etableret et trædæk over asfalten. Trædækket er udført med en forventet levetid på to år og sikrer, at pieren kan anvendes, og at der ikke sker personskader, såfremt asfaltbelægningen falder yderligere sammen.

1. marts 2016

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Østerbro

Lokalitet/Adresse
Svanemøllestrand

Det er derfor nødvendigt med en bevilling i overførselssagen 2015-2016, hvis projektering, udbud og renovering skal kunne nå inden badesæsonen i 2017.

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

Overordnede målsætninger og effekter

En varig løsning, der sikrer en velfungerende pier, er en afgørende forudsætning for, at københavnere får den tiltænkte værdi af stranden ved Svanemøllen.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Renovering af pier	- Fuld effekt af pieren med mere livskvalitet for københavnere til følge. - Ingen afspærrede perioder.
Beskæftigelseeffekt (8,3 mio. kr.)	9,9 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 8,3 mio. kr. i perioden 2016-2017. Projektet forventes ibrugtaget i marts 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2016-2017
Renovering af pier ved Svanemøllestrand	8.275

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

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Der er på nuværende tidspunkt uafklarede forhold, der kan påvirke projektets tidsplan og økonomi. I dialogen med rådgiveren har Teknik- og Miljøforvaltningen lagt vægt på en løsning, som i fremtiden forhindrer nedsynkninger i pieren. Dette er hovedårsagen til valget af den selv bærende overflade. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer ikke, at der er væsentlige tekniske risici forbundet med projektet, idet der er tale om en simpel og velafprøvet metode. Der er samtidig gennemført en undersøgelse af pierens tilstand med konkrete forslag til løsningen. En hård vinter med megen frost og mange storme kan dog få konsekvenser for tidsplanen.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 8,3 mio. kr. i perioden 2016-2017. Den foreslåede reovering er estimeret til i alt 9,0 mio. kr. Det blev imidlertid bevilliget 1,0 mio. kr. til en forundersøgelse i overførselssagen 2013-2014. Udover rapporten fra det rådgivende ingeniørfirma til 75.000 kr. har Borgerrepræsentationen omprioriteret 300.000 kr. til at etablere det midlertidige trædæk. De resterende 625.000 kr. af bevillingen ønsker Teknik- og Miljøforvaltningen at anvende til projekteringen af reoveringen.

Der er ikke forøgede serviceudgifter ved den foreslåede løsning, da der allerede ved etableringen af stranden og pieren er givet en driftsbevilling.

Tabel 3. Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>						
- Projektering	1.512				1.512	1.512*
- Udførelse	5.390	1.373			6.763	6.763*
Anlægsudgifter i alt	6.902	1.373			8.275	8.275*

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i august 2016 og ibrugtaget i april 2017. Selve anlægsprojektet forventes at tage fire måneder, og forud for dette skal der foretages en projektering og efterfølgende udbud af opgaven.

Tabel 4. Tidsangivelse

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

Tidligere afsatte midler

Borgerrepræsentationen bevilligede den 30. august 2007 1,5 mio. kr. til at udarbejde et forslag til badested i Svanemøllebugten. I budget 2008 blev der afsat 10,0 mio. kr. til etablering af et badeanlæg i Svanemøllebugten, og Borgerrepræsentationen afsatte den 15. januar 2009 4,4 mio. kr. af anlægspuljen i 2008 under Økonomiforvaltningen til projektet.

I overførselssagen 2013-2014 blev der bevilliget 1,0 mio. kr. til en forundersøgelse af en reovering af pieren. Af denne bevilling er der anvendt 75.000 kr. til at udarbejde forundersøgelsen, og Borgerrepræsentationen har den 21. august 2014 omprioriteret 300.000 kr. til det midlertidige trædæk. De resterende 625.000 kr. af bevillingen ønskes overført til projekteringen af reoveringen af pieren.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

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



11. marts 2016

Genopretning af belysning i Amager Strandpark



Baggrund

Københavns Kommune overtog den 1. januar 2016 driften af Amager Strandpark I/S. Belysningsanlægget i strandparken har imidlertid en række alvorlige fejl. Der er derfor behov for en genopretning, da det eksisterende belysningsanlæg ikke kan indarbejdes i Teknik- og Miljøforvaltningens driftskontrakt på grund af den nuværende tilstand.

Indhold

Belysningsanlægget på Amager Strandpark er i længere tid ikke blevet vedligeholdt og er i dag ikke i rimelig stand. Den aktuelle tilstand giver stor risiko for udfald i belysningen, og store dele af det nuværende anlæg er taget ud af drift grundet tekniske problemer. Belysningsanlægget er derfor ikke egnet til stabil drift fremover.

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet to scenarier for genopretning af belysningsanlægget på Amager Strandpark. Scenarierne suppleres af to tilvalg, som kan vælges for begge scenarier:

- Scenarie 1. Renovering af eksisterende anlæg
- Scenarie 2. Udskiftning af belysningsanlægget
- Tilvalg A. Udvidelse af det eksisterende anlæg
- Tilvalg B. Udskiftning af strømudtag

Scenarie 1. Renovering af eksisterende anlæg

Det nuværende belysningsanlæg klargøres til drift. Dette indebærer en udskiftning eller renovering af en del af armaturerne. De områder, der i dag belyses, vil fortsat være belyst, og antallet af armaturer forbliver det samme. Samtidig udskiftes de nuværende lyskilder med LED-lyskilder, hvorved der opnås kraftigere belysning i området.

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

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Renovering af eksisterende anlæg	- Øget kvalitet i den tekniske udførelse. - Bedre belysning. - Bedre helhedsoplevelse af Amager Strandpark.
Beskæftigelseeffekt (2,4 mio. kr.)	2,9 årsværk

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

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Amager Øst

Lokalitet/Adresse
Amager Strandpark

Scenario 2. Udskiftning af anlæg

Det nuværende belysningsanlæg udskiftes med armaturer med LED-lyskilder, hvorved antallet af armaturer kan reduceres uden tab af belysning.

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

Tabel 3. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Udskiftning af anlæg	- Øget kvalitet i den tekniske udførelse. - Bedre belysning. - Bedre helhedsoplevelse af Amager Strandpark.
Beskæftigelseseffekt (4,2 mio. kr.)	5,0 årsværk

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

Tilvalg A. Udvidelse af det eksisterende anlæg

Parkeringsarealer samt tilkørselsveje på Amager Strandpark er i dag ikke belyst. Belysning af disse områder vil kræve en udvidelse af anlægget med omkring 60 armaturer, som opsættes på Havkajakvej og Jollevvej samt parkeringsområderne mod Dykkerstien.

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

Tabel 4. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Belysning på parkeringsarealer og tilkørselsveje	- Sammenhæng med belysning i resten af Amager Strandpark. - Øget tryghed.
Beskæftigelseseffekt (2,0 mio. kr.)	2,4 årsværk

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

Tilvalg B. Udskiftning af strømudtag

De 20 eksisterende strømudtag udskiftes til 10 strømudtag med mulighed for selvbetjening med betalingskort, da det vurderes, at dette vil dække området behov. De gamle strømudtag kan ikke anvendes ved overgang til kortbetaling.

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

Tabel 5. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Udskiftning og opgradering af strømudtag	- Mulighed for selvbetjening. - Bedre mulighed for brug af strømudtag til arrangementer.
Beskæftigelseseffekt (0,5 mio. kr.)	0,6 årsværk

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

Økonomi

Renoveringen af det eksisterende anlæg har sammen med tilvalgene om udvidelse af det eksisterende anlæg (A) og udskiftning af strømudtag (B) estimerede anlægsudgifter på i alt 4,9 mio. kr. i 2016. Projektet forventes ibrugtaget i juli 2016. Hvis tilvalg A og B vælges forventes projektet ibrugtaget i november 2016.

Udskiftningen af det eksisterende anlæg har sammen med tilvalget om udvidelse af det eksisterende anlæg (A) og udskiftning af strømudtag (B) estimerede anlægsudgifter på i alt 6,7 mio. kr. i 2016. Projektet forventes ibrugtaget november 2016.

Tabel 6. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2016
Scenarie 1 inklusiv tilvalg A og B	4.930
- Renovering af eksisterende anlæg	2.400
- Tilvalg A. Udvidelse af det eksisterende anlæg	2.000
- Tilvalg B. Udskiftning af strømudtag	530
Scenarie 2 inklusiv tilvalg A og B	6.730
- Udskiftning af anlæg	4.200
- Tilvalg A. Udvidelse af det eksisterende anlæg	2.000
- Tilvalg B. Udskiftning af strømudtag	530

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

Risikovurdering

Scenarie 1. Renovering af eksisterende anlæg og Scenarie 2. Udskiftning af anlægget

Den overordnede risikovurdering for scenarie 1 og 2 er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Det er en risiko i forhold til økonomien i projektet, såfremt der ikke kan anvendes eksisterende kabler, og særligt hvis trærør til kabler ikke kan genanvendes. Andre omkostninger herunder serviceomkostninger er fastlagt i driftskontraktens betingelser.

Tilvalg A. Udvidelse af det eksisterende anlæg

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

Tilvalg B. Udskiftning af strømudtag

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. I tilfælde af, at nogle af strømudtagene skal flyttes, kan der ikke genanvendes kabler. Dette kan gøre projektet dyrere end forventet.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Scenarie 1. Renovering af eksisterende anlæg

Renoveringen af det eksisterende anlæg har sammen med tilvalgene om udvidelse af det eksisterende anlæg (A) og udskiftning af strømudtag (B) estimerede anlægsudgifter på i alt 4,9 mio. kr. i 2016.

Tabel 7. Anlægsudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>						
<i>Scenarie 1. Renovering af eksisterende anlæg</i>						
- Istandsættelse af eksisterende belysning og forsyning, der delvist omlægges	2.400				2.400	2.400*
<i>Tilvalg A. Udvidelse af det eksisterende anlæg</i>						
- Udvidelse af belysningsområde	2.000				2.000	2.000*
<i>Tilvalg B. Udskiftning af strømudtag</i>						
- Udskiftning af strømudtag	530				530	530*
Anlægsudgifter i alt	4.930				4.930	4.930*

Anlægsprojektets igangsættelse og ibrugtagning afhænger af, om tilvalg A og B også udføres. Renoveringen af det eksisterende anlæg forventes fysisk igangsat i april 2016 og ibrugtaget i juli 2016. Tilvalg A og B forventes fysisk igangsat i august 2016 og ibrugtaget i november 2016.

Tabel 8. Tidsangivelse – Scenarie 1. Renovering af eksisterende anlæg

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

Tabel 9. Tidsangivelse – Tilvalg A. Udvidelse af det eksisterende anlæg og Tilvalg B. Udskiftning af strømudtag

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	November 2016

Scenarie 2. Udskiftning af anlæg

Udskiftningen af det eksisterende anlæg har sammen med tilvalgene om udvidelse af det eksisterende anlæg (A) og udskiftning af strømudtag (B) estimerede anlægsudgifter på i alt 6,7 mio. kr. i 2016.

Tabel 10. Anlægsudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>						
<i>Scenarie 2. Udskiftning af anlæg</i>						
- Indkøb af armaturer	1.500				1.500	1.500*
- Nedtagning af nuværende anlæg, reparation af belægning, nyinstallation i tændskabe, indkøb af lamper	2.700				2.700	2.700*

<i>Tilvalg A. Udvidelse af det eksisterende anlæg</i>						
- Udvidelse af belysningsområde	2.000				2.000	2.000*
<i>Tilvalg B. Udskiftning af strømudtag</i>						
- Udskiftning af strømudtag	530				530	530*
Anlægsudgifter i alt	6.730				6.730	6.730*

Udskiftningen af det eksisterende anlæg samt tilvalg A og B forventes fysisk igangsat i august 2016 og ibrugtaget i november 2016.

Tabel 11. Tidsangivelse – Scenarie 2. Udskiftning af belysningsanlægget inkl. Tilvalg A. Udvidelse af det eksisterende anlæg og Tilvalg B. Udskiftning af strømudtag

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	November 2016

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.



Renovering af klatretårn i BaNanna Park og skate-rampe i Fælledparken



Baggrund

Klatretårnet i BaNanna Park og den u-formede skaterampe i Fælledparken, som er to af byens markante fritidsanlæg, står over for en nødvendig renovering, hvis de fortsat skal kunne anvendes.

Klatretårnet i BaNanna Park er en populær sportsaktivitet, der fungerer som et trækplaster for klatremiljøets øvede brugere. De mange klatreaktiviteter og arrangementer, som afholdes, har bidraget til områdets generelle tryghedsfølelse. Teknik- og Miljøforvaltningen har imidlertid konstateret, at det 14 meter høje klatretårn har nogle konstruktionsfejl og har derfor afspærret det. Klatretårnet skal derfor renoveres, inden det kan genåbnes.

Den fem meter høje u-formede skaterampe i Fælledparken er finansieret af A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal på baggrund af et ønske fra byens skatere i 2013. Kvaliteten af det materiale, som rampen er bygget af, har imidlertid vist sig ikke at leve op til forventningerne, hvorfor rampen trænger til en renovering. Samtidig fjerner uvedkommende plader fra konstruktionen for at skaffe sig adgang til rampens indre dele.

Indhold

Klatretårnet i BaNanna Park

BaNanna Park med det 14 meter høje klatretårn har siden åbningen i 2010 udviklet sig til en grøn oase i området. Klatretårnet har dermed været med til at skabe et unikt byliv i København ved at forene idræt og fysisk udfoldelse med grønne omgivelser.

Placeringen og udformningen af klatretårnet er udarbejdet i tæt samarbejde med Områdefornyelsen i Mimersgadekvarteret og Nørrebro Klatreklub samt brugere, der i det daglige benytter BaNanna Park. Placering af klatretårnet er en del af det oprindelige skitseforslag til BaNanna Park.

Klatretårnet i BaNanna Park drives sportsligt af Nørrebro Klatreklub. Forvaltningen vil i samarbejde med entreprenørfirmaet bag klatretårnet samt Nørrebro Klatreklub og Dansk Klatreforbund tilrettelægge renoveringen af klatrevæggen, så den kommer i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand og kan genåbne til glæde for klatreentusiaster i byen.

2. marts 2016

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Nørrebro og Østerbro

Lokalitet/Adresse
Nannasgade 6, 2200 København N Edel Sauntes Allé, 2100 København Ø

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

Overordnede målsætninger og effekter

Genåbningen af klatretårnet i BaNanna Park har til formål at genetablere mulighederne for klatring, øge udbuddet af udfoldelsesmuligheder og genskabe trygheden i parken og lokalområdet.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Renovering af klatretårnet i BaNanna Park	- Øget aktivt brug af parkrummet. - Øget bidrag til områdets generelle tryghedsfølelse. - Tiltrækning af internationale konkurrencer.
Beskæftigelseseffekt (0,6 mio. kr.)	0,7 årsværk

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

Skaterampen i Fælledparken

Den u-formede skaterampe i Fælledparken kan enten renoveres med bedre materialer, så den bevarer sin nuværende funktion som aktivitet for dygtige skatere (scenarie 1). Alternativt kan den fjernes og erstattes med andre skatemuligheder i skateparken, som kan have en bredere brugerkreds (scenarie 2). Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler scenarie 2.

Scenarie 1. Renovering af skaterampen

Skaterampen renoveres med mere holdbare materialer, sådan at levetiden forlænges, og konstruktionen styrkes, så det bliver sværere for uvedkommende at skaffe sig adgang til den indvendige del.

Scenarie 2. Udskiftning af skaterampen og etablering af nyt parkrum

Skaterampen rives ned, og der etableres nye skatemuligheder med en lavere sværhedsgrad og et nyt parkrum på arealet. Planlægningen skal ske i tæt dialog med brugerne af skateparken og med Kultur- og Fritidsforvaltningen, der til daglig bemander skateparken.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet i både scenarie 1 og 2 er relativt ukompliceret, se risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Scenarie 1. Renovering af skaterampen

Renoveringen vil betyde, at skaterampen fortsat kan benyttes og fortsat kan tiltrække det forholdsvis smalle publikum, der går efter den høje sværhedsgrad, som rampen repræsenterer.

Scenarie 2. Udskiftning af skaterampen og etablering af nyt parkrum

Udskiftningen af skaterampen og etableringen af et nyt parkrum vil åbne op for at etablere skatemuligheder, der henvender sig til et bredere publikum og for at tilgodese nogle af de ønsker, brugerne har ytret siden åbningen af skateparken som f.eks. flere siddepladser og opholdssteder, hvor man kan spise og grille.

Tabel 2. Scenarie 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Renovering af skaterampen i Fælledparken	- Øget aktivt brug af parkrummet. - Tiltrækning af internationale konkurrencer. - Forhindre ulovlig lejrdannelse.
Beskæftigelseeffekt (0,8 mio. kr.)	1,0 årsværk

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

Tabel 3. Scenarie 2. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Udskiftning af skaterampen og etablering af nyt parkrum i Fælledparken	- Øget aktivt brug af parkrummet. - Bedre opholdsmuligheder for brugere af skateparken. - Forhindre ulovlig lejrdannelse.
Beskæftigelseeffekt (0,8 mio. kr.)	1,0 årsværk

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

Økonomi

Klatretårnet i BaNanna Park

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,6 mio. kr. i 2016. Projektet forventes ibrugtaget i december 2016.

Skaterampen i Fælledparken

Scenarie 1. Renovering af skaterampen

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i 2016. Projektet forventes ibrugtaget i december 2016.

Scenarie 2. Udskiftning af skaterampen og etablering af nyt parkrum

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i 2016. Projektet forventes ibrugtaget i december 2016.

Tabel 4. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/1)	Anlæg 2016
Klatretårnet i BaNanna Park og Skaterampen i Fælledparken	1.425
<i>Klatretårnet i BaNanna Park</i>	<i>600</i>
<i>Skaterampen i Fælledparken</i>	<i>825</i>
<i>Scenarie 1. Renovering af skaterampen</i>	<i>825</i>
<i>Scenarie 2. Udskiftning af skaterampen og etablering af nyt parkrum</i>	<i>825</i>

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

Risikovurdering

Klatretårnet i BaNanna Park

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, da der ikke vurderes at være risici forbundet med projektets tidsplan og økonomi, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Skaterampen i Fælledparken

Scenarie 1. Renovering af skaterampen

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

Scenarie 2. Udskiiftning af skaterampen og etablering af nyt parkerum

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Teknik- og Miljøforvaltningen har forud for budgetønsket haft en indledende dialog med brugerne af skateparken og Kultur- og Fritidsforvaltningen om scenarie 2 for at minimere risikoen.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,4 mio. kr. i 2016.

Tabel 5. Anlægsudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/1)	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>						
Klatretårnet i BaNanna Park						
- Udførelse	600				600	600*
Skaterampen i Fælledparken						
<i>Scenarie 1. Renovering af skaterampen</i>						
- Udførelse	825				825	825*
<i>Scenarie 2. Udskiiftning af skaterampen og etablering af nyt parkerum</i>						
- Udførelse	825				825	825*
Anlægsudgifter i alt	1.425				1.425	1.425*

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i april 2016 og ibrugtaget i december 2016.

Tabel 6. Tidsangivelse - Renovering af klatretårn i BaNanna Park og skaterampe i Fælledparken

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

Tidligere afsatte midler

Borgerrepræsentationen afsatte den 8. oktober 2009 1,7 mio. kr. til at anlægge klatretårnet i BaNanna Park. Skaterampen er finansieret af A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formål.



Manglende afledt drift og tilpasning af service på Ny Nørreport og Israels Plads



Baggrund

Åbningen af Ny Nørreport, Torvehallerne succes og den store anvendelse af Israels Plads har skabt nyt byliv og mange flere mennesker i flere af døgnets timer i området. Aktivitetsniveauet afspejles bl.a. i besøgstallet på det bemandede toilet på Israels Plads, som er steget voldsomt efter åbningen af Torvehallerne. Den store tilstrømning af mennesker giver behov for tilpasning af driften.

Indhold

Manglende afledt drift til toilet med opsyn på Ny Nørreport

I forbindelse med etablering af Ny Nørreport blev der åbnet et toilet med opsyn. Der blev imidlertid ikke afsat midler til drift af toilettet. Toilettet på det trafikale knudepunkt har et højt og stigende besøgstal. I 2015 var der mere end 350.000 besøg, og tallet forventes at blive endnu højere i 2016.

Manglende afledt drift og tilpasning af renhold m.v. på Ny Nørreport og Israels Plads

Efter etableringen af Ny Nørreport har kommunen overtaget renholdelsen af fodgængerarealerne omkring stationen fra DSB. Etableringen af den nye station og renoveringen af Israels Plads har samtidigt medført en større trafik af gående og cyklister, hvilket øger affaldspreset på områderne. Den fysiske udformning af stationen og herunder særligt cykelparkering i de nedsænkede cykelparkeringsfaciliteter gør, at renholdelsen i høj grad skal gennemføres manuelt og dermed er meget ressourcekrævende. Det samme gælder ukrudtsbekæmpelse og vintervedligeholdelse. Dertil kommer vedligeholdelse af cykelstativer til almindelige cykler og bycykler samt vedligehold af et pissoir og tømning af et stort antal affaldskurve.

Det øgede besøgstal på Israels Plads, de mange arrangementer samt salg af mad og drikke giver et øget affaldspres, som breder sig til de omkringliggende gader til gene for beboere og besøgende. Den fysiske udformning med nedsænkede arealer, trapper og kanaler og en boldbane med gummiunderlag gør, at renholdelsen, vintervedligeholdelsen og ukrudtsfjernelse for størstedelen skal udføres manuelt.

1. marts 2016

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Indre by

Lokalitet/Adresse
Nørreport Station Israels Plads

Der er ikke bevilget midler til afledt drift i forbindelse med etablering af Ny Nørreport eller renoveringen af Israels Plads. For at undgå at forringe indsatsen andre steder i byen er der behov for at tilføre midler svarende til ca. tre årsværk samt forbrugsudgifter og materieldrift.

Udvidet åbningstid for toilettet på Israels Plads

Toilettet på Israels Plads er meget benyttet med en høj udnyttelsesgrad, og Teknik- og Miljøforvaltningen møder også efterspørgsel fra de besøgende efter, at det holder åbent flere timer om dagen. Forvaltningen har optalt besøg på byens syv bemandede toiletter og kan konstatere, at antallet af daglige besøg på Israels Plads er steget fra godt 20.000 i 2009 til over 420.000 i 2015. Besøgstillene på de fleste andre bemandede toiletter i byen har også været stigende i perioden dog ikke i samme grad. Åbningstiderne på Israels Plads foreslås derfor udvidet som vist i tabel 1. for at imødekomme behovet på dette område.

Tabel 1. Forslag til nye åbningstider for toilettet på Israels Plads

Toilettet på Israels Plads	Nuværende åbningstid	Ny åbningstid
Mandag-torsdag	10.00-19.00	08.00-22.00
Fredag	10.00-20.00	08.00-22.00
Lørdag	10.00-18.00	08.00-22.00
Søndag	11.00-17.00	08.00-22.00

Overordnede målsætninger og effekter

Bevilling af midler til at dække den manglende afledte drift til toilettet på Ny Nørreport vil styrke driften af byen ved at give mulighed for at håndtere åbning og drift af det nye toilet. Øget renholdelse ved Ny Nørreport, på Israels Plads og tilgrænsende vejstykker vil bidrage til at løfte renholdelsesniveauet midt i byen og bidrage til at opnå målet i Fællesskab København om, at to tredjedele af københavnere opfatter København som en ren by. Gennem en permanent udvidelse af åbningstiderne for toilettet på Israels Plads imødekommes et stort behov hos borgere og besøgende.

Tabel 2. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Afledt drift til toilet med opsyn på Ny Nørreport	- Styrkelse af den øvrige drift ved tilbageføring af omprioriterede midler.
Tilpasning af renhold m.v. på Ny Nørreport og Israels Plads	- Renere by. - Bedre oplevelse for borgere og gæster. - Bidrag til opfyldelse af Fællesskab København.
Udvidet åbningstid for toilettet på Israels Plads	- Tilpasning af serviceniveauet til byens behov.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 5,9 mio. kr. årligt fra 2016 og frem. Projektet forventes igangsat i april måned 2016.

Tabel 3. Overordnet økonomi (serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt
Manglende afledt drift og tilpasning af service på Ny Nørreport station og Israels Plads	5.865	5.865	5.865	5.865	23.460
- Manglende afledt drift til toilet med opsyn på Ny Nørreport	2.350	2.350	2.350	2.350	9.400
- Tilpasning af renhold m.v. på Ny Nørreport og Israels Plads	2.500	2.500	2.500	2.500	10.000
- Udvidet åbningstid for toilettet på Israels Plads	1.015	1.015	1.015	1.015	4.060

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 5,9 mio. kr. årligt fra 2016 og frem. Projektet forventes igangsat i april 2016.

Tabel 4. Serviceudgifter/Finansposter

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	2016	2017	2018	2019	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Manglende afledt drift til toilet på Ny Nørreport	2.350	2.350	2.350	2.350	9.400
- Tilpasning af renholdelse ved Ny Nørreport og på Israels Plads	2.500	2.500	2.500	2.500	10.000
- Udvidet åbningstid for toilettet på Israels Plads	1.015	1.015	1.015	1.015	4.060
Serviceudgifter i alt	5.865	5.865	5.865	5.865	23.460

Driftsprojektet forventes igangsat i april 2016.

Tabel 5. Tidsangivelse

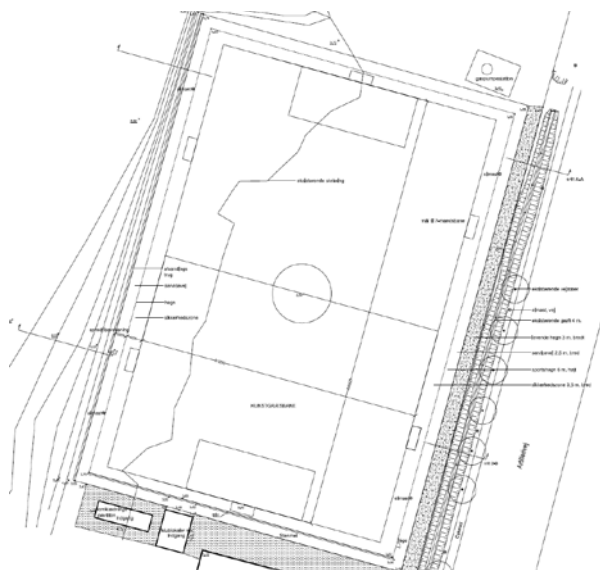
Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	April 2016

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



Kunstgræsbane ved Hekla Park



Baggrund

I overførselssagen 2011-2012 blev der afsat 17,0 mio. kr. til kunstgræsbaner ved Hekla Park på Amager og Husumparken i Husum, hvoraf 7,0 mio. kr. var afsat til kunstgræsbanen ved Hekla Park. Forundersøgelser har imidlertid vist, at arealet ved Hekla Park består af gammel losseplads som gør, at bunden er blød og vandlidende og dermed udfordrer anlæggelsen af kunstgræsbanen. Teknik- og Miljøforvaltningen har derfor udarbejdet et forslag til etablering af en holdbar kunstgræsbane. Det samlede anlægsoverslag er på 12,0 mio. kr., hvor finansieringen af de 5,0 mio. kr. udestår.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet et projektforslag til etablering af kunstgræsbanen i Hekla Park, hvor opbygningen af banen er holdbar, driftsikker og forsvarlig.

Da området er fredet, sendes der ultimo marts 2016 en dispensationsansøgning til Fredningsnævnet om anlæggelse af banen. Herefter udestår Fredningsnævnets sagsbehandlingstid på ca. seks måneder, før der forventes en afgørelse. Herefter er der en klagefrist på fire uger, og bliver en eventuel godkendelse anket, sendes sagen til Natur- og Miljøklagenævnet, hvor sagsbehandlingstiden kan vare op til et år. Såfremt Fredningsnævnet godkender ansøgningen, og at denne ikke ankes, kan projektet fortsætte. I tilfælde af at forvaltningen får afslag fra Fredningsnævnet, skal forvaltningen tage stilling til om beslutningen skal ankes.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Københavns fodboldklubber danner rammen om en sund og aktiv livsstil. Kunstgræsbanen vil medvirke til, at skabes mulighed for aktivt fodboldspil hele året.

1. marts 2016

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Amager Vest

Lokalitet/Adresse
Amager Fælled

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Kunstgræsbane ved Hekla Park	- Aktivt fodboldspil hele året - Styrke folkesundheden.
Beskæftigelseseffekt (5,0 mio. kr.)	6,0 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 12,0 mio. kr. i perioden 2016-2018, hvoraf 7,0 mio. kr. er bevilliget i overførselssagen 2011-2012. Finansieringen af de resterende 5,0 mio. kr. udestår derfor. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,35 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2018.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	Anlæg 2016-2018	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2019
Kunstgræsbane ved Hekla Park	5.000	350

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

Risikovurdering

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

Fredningsnævnet skal godkende dispensationsansøgning, før projektet kan fortsætte. Derudover skal projektet VVM-screenes. Forvaltningen forventer ikke, at der skal udarbejdes en reel VVM-redegørelse, som typisk tager 9-18 måneder. Der er derfor en risiko for, at projektet bliver forsinket ud over det angivne tidspunkt.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har en estimeret anlægsudgifter på i alt 12,0 mio. kr. i perioden 2016-2018, hvoraf 7,0 mio. kr. er bevilliget i overførselssagen 2011-2012. Finansieringen af de resterende 5,0 mio. kr. udestår derfor. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,35 mio. kr. årligt fra 2019 og frem.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>						
- Projektering		100	200		300	300*
- Udførelse			4.700		4.700	4.200*
Anlægsudgifter i alt		100	4.900		5.000	4.500*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og drift			100	350	450	
Afledte serviceudgifter i alt			100	350	450	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i juli 2018 og ibrugtaget i december 2018, da der først skal indhentes en dispensation for at kunne anlægge kunstgræsbanen på det fredede areal.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juli 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2018

Tidligere afsatte midler

Der blev afsat 7,0 mio. kr. til en kunstgræsbane ved Hekla Park i overførselssagen 2011-2012.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2011-2012	7.000						
Afsatte midler i alt	7.000						