



Bilag 1. Budgetnotater i budgetaftalen om Budget 2019

BUU4 Anlægsbevilling til 3 sporet skole på Sluseholmen

TM8 Midlertidig renovering af Svanemølle Pier

TM105 Indtægtsudfordring vedrørende containerafgifter

ØK28 Arealplan for grønne områder

TM160 Naturpark i Nordhavn

TM89 Pio Parken – åben skolepark for hele Sydhavnen

TM49 Kulbaneparken – håndtering af jordforurening og landskabelig bearbejdning af terræn

TM28 Grønningen/Bispeparken: En tryk, klimatilpasset park i Nordvest

TM27 Flere træer til København

TM47 Klimaplan 2025 (bevillingsudløb)

TM19 Øget renhold i byrum med behov for ekstra indsats (bevillingsudløb)

ØK29 Havnebusser - Forlængelse til Nordhavn, flere stoppesteder i Inderhavnen eller flere afgange

BUU62 Overholdelse af euro 6D normen

SU26 Øget viden om de sundhedsskadelige virkninger af luftforurening i København

TM143 Fotocat-teknologi ved børneinstitutioner til at nedbringe luftforureningen

ØK25.06 Udvide forhåndsdialogen i byggesager

ØK25.12 Afdækning af potentiale for flere erhvervsparkeringspladser

ØK25.34 Pulje til at øge det internationale kendskab til Greater Copenhagen (delvist bevillingsudløb)

TM184 Fuld skattefinansiering af byggesagsbehandlingen

TM10 Afledt drift til nye metroforpladser fra 2019 og frem

TM60 Drift af belysning ved nyanlagte private fællesveje udført af private bygherrer

TM31 Ubalance på parkeringsområdet

TM210 Øgning af graden af miljødifferentiering på beboerlicenser

TM128 Udestående finansiering til parkeringsanlæg

TM194 Parkeringsprojekter – Udmøntning af uforbrugte anlægsmidler fra tidligere parkeringsaftaler

TM37 Finansieringsudfordring på byggesagsområdet som følge af ny gebyrberegningsmodel og ændret lovgivning

TM21 Øget tilgængelighed for trafikanter med nedsat funktionsevne

ØK2 Bevillinger der udløber 2019

TM22 Parkeringssekretariatet (bevillingsudløb)

TM148 Sikre skoleveje/cykelsti ved Backersvej og Skolen ved Sundet

TM65 Foranalyse af forbedring af cykel- og gangforhold på Refshalevej

TM181 Albertslundruten i Vanløse, herunder Hyltebjerg Allé, Damhusdæmningen og skybrudssikring

TM25a Cykelparkering

TM14 Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi

TM25b Supercykelstier

TM166 Cykelsti eller cykelbane på Strandboulevarden

BUU8 – Anlægsbevilling til sikre skoleveje i Ørestad

TM153 Fortov på Center Boulevard

KF5d 8-mands kunstgræsbane i Kulbaneparken i Valby

TM59 Nørrebroparken – kunstgræsbane

TM3 Dræning af fodboldbaner på Damhusengen

TM55 Afledt drift til en række nye anlægsprojekter

TM11 Genopretning af infrastruktur – Forhindring af yderligere nedslidning

BC Geografisk tilpasset vintertjeneste

BC Insourcing af brolæggeropgaver ved større driftsprojekter

BC Insourcing af IT-plattform for spildevandsstyring

TM203 Nedlæggelse af bevillingen til fælles gårdhaver

TM2 Tilsyn med gravearbejder, stilladser og øgede krav til kvaliteten af reparation af vej efter gravearbejder (bevillingsudløb)

TM48 Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på metrobyggepladser (bevillingsudløb)

TM46 Videreførelse af Copenhagen Solutions Lab (bevillingsudløb)

TM30 Driftsmidler til åbning af parkeringspladser på kommunale institutioner

BUU1 Planlægningsbevilling til en 3 sporet skole i De Gamles By på Nørrebro

ØK15 Analyse af mulighederne for at stille skærpede miljøkrav til leverandørkøretøjer og grøn varelevering

SU28 Etablering af terapihave og synliggørelse af stillezoner i bynaturen til fremme af mental sundhed

ØK25.36 Forlænge og udvide rutetiltrækningsindsatsen i Københavns Lufthavn

ØK59 Pulje til megaevents

ØK37 Nordhavnstunnel

KF108 Etablering af Ketsjersportens Hus

KF45 Copenhagen 2021, WorldPride og EuroGames

KF9 Nyt Valby Bibliotek og Helhedsplan på Toftegårds Plads



BUU4 Anlægsbevilling til 3 sporet skole på Sluseholmen

Baggrund

I Overførselssagen 17/18 blev der bevilliget en planlægningsbevilling til en ny 3 sporet skole på Sluseholmen med idrætshal og evt. madskole for at dække kapacitetsbehovet for skolespor i Sydhavn jf. covernotat på skoleområdet. Københavns Kommune har igennem købsaftalen forpligtet sig til at opføre et parkeringshus samt en svingbane og tilkørselsvej fra Sjællandsbroen forud for opførelsen af skolen.

Beslutning

- *Anlægsbevilling på 461,2 mio. kr. til en 3-sporlet skole inkl. idrætshal og evt. madskole samt opførelse af p-hus samt svingbane og tilkørsel fra Sjællandsbroen*

Der skal træffes beslutning om, hvorvidt der skal afsættes 453 mio. kr. og 8,2 mio. kr. i varige årlige serviceudgifter til en 3-sporlet skole på Sluseholmen i Sydhavn, der dækker behovet for skolespor inklusiv KKFO og fritidsklubpladser. Skolen bygges med idrætshal, evt. madskole samt parkeringshus, svingbane og tilkørsel fra Sjællandsbroen, hvis opførelse udgør en klausul for købet af grunden. Der er givet finansiering på 38,7 mio. kr. via grundkøbspuljen til opførelse af p-hus og svingbane.

Indhold

Det er en forudsætning for løsningen af behovet for skolespor i Sydhavn og realiseringen af det samlede byggeprojekt, at der gives anlægsmidler nu. I købskontrakten for grunden på Sluseholmen 8 er det betinget, at parkeringshuset på grunden etableres, inden der opføres skole. Derudover skal der etableres en svingbane og tilkørselsvej fra Sjællandsbroen. Det betyder, at den normale tidsplan for byggeri af en ny skole allerede fra starten er under tidspres, da projekteringen af de to byggerier hænger tæt sammen. Anlægsbevillingen søges derfor før planlægningsfasen er afsluttet, hvilket betyder, at anlægøkonomien er baseret på maksimalpriskonceptet inkl. 20 pct. i stedsspecifikke udgifter. Økonomien er derfor usikker, og der kan være behov for at justere anlægsbevillingens størrelse i senere budgetter. I den samlede bevilling på 461,2 mio. kr. er der afsat 38,7 mio. kr. til parkeringshus, svingbane og tilkørselsvej.

Der søges samtidig om 49 mio. kr. midler, indeholdt i den samlede økonomi, til tidlig opstart af skolen i pavilloner. Da presset på kapaciteten i Sydhavn er så stort, forventes det, at skoledistriktet for den nye skole på Sluseholmen vil blive dannet fra 2019, og skolen dermed kan startes op i midlertidige faciliteter.

Der anlægges en ny 3 sporet skole på Sluseholmen i Sydhavn. Da planlægningsfasen ikke er fuldt gennemført, er det endnu ikke afklaret, om det kan realiseres at etablere både en idrætshal og en madskole på grunden. I overførselssagen 17/18 blev det politisk besluttet at etablere idrætshal og evt. madskole. Det vil sige, at hvis der ikke er plads til både idrætshal og madskole, besluttede budgetparterne i overførselssagen 17/18, at der bygges en idrætshal fremfor en madskole på skolen på Sluseholmen. Sigtet er dog at få plads til både idrætshal og madskole. På madskoler foregår madproduktionen på skolen i et produktionskøkken med tilknyttet spise-/lounggeområde. På en madskole deltager eleverne i fremstillingen, og maden har således også et pædagogisk sigte. Børnene lærer om fødevarer og sunde madvaner, og køkkenet indgår som en del af den praktiske



undervisning på skolen. En idrætshal kan bruges af både skole og det øvrige forenings- og fritidsliv i området fra tidlig morgen til sen aften. En stor idrætshal (20 x 40 m) kan modsat idrætssale rumme mere pladskrævende idrætsaktiviteter og arrangementer både i og efter skoletid og vil imødekomme en efterspørgsel på idrætsfaciliteter i Sydhavn og København generelt.

Forventet effekt og opfølgning

Det forventes, at den nye skole på Sluseholmen vil starte tidligt op i 2019 i pavilloner i tæt nærhed til skolen. Det forventes, at skolen kan ibrugtages omkring årsskiftet 2022/2023.

Konsekvenser ved ikke at vedtage forslaget

Vedtages forslaget ikke, vil der ikke blive etableret den nødvendige skolekapacitet i Sydhavn, og der skal derfor findes alternative løsninger.

Der er indkøbt en grund til skolen. Det vil have økonomiske konsekvenser, hvis man ikke kontraktmæssigt kan trække sig fra købsaftalen.

Økonomi

Anlægsbevillingen søges inden der er gennemført en (fuld) planlægningsfase. Hvis der ved planlægningsfasens afslutningen er afvigelser ift. den politisk besluttede ramme fremlægges en ny indstilling om ændret bevilling til politisk behandling.

Planlægningsbevillingen, der blev bevilliget i OFS 17/18, indeholdte midler til at påbegynde anlægsfasen. Disse anlægsmidlerne fratrækkes anlægsbevillingen, da de ikke blev brugt.

Desuden søges der finansiering for omkostninger i forbindelse med, at udvidelsen af Skolen i Sydhavn blev sat på hold under perioden for afgørelse af skolescenarier i Sydhavnen.

Finansiering af parkeringshus og svingbane er reserveret i grundkøbspulje, Jf. BR 2017-0343646 pkt. 3 og 4. Sælger er forpligtet til at tilbagekøbe parkeringshuset jf. købsaftale (tilbagekøbssum 37,5 mio.)

Tablet 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings-område	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt
Anlæg til 3 sporet skole og tilvalg	Anlæg	10.761	33.979	69.319	166.502	194.909	16.308	491.779
Tidligere afsatte midler til p-hus og svingbane	Anlæg	0	-7.752	-25.194	-5.814	0	0	-38.760
Serviceudgifter	Vedligehold – undervisning	0	0	0	0	4.126	4.126	8.252
Udgifter i alt		10.761	26.227	44.125	160.688	199.035	20.434	461.271

*Den årlige varige udgift på vedligehold af hhv. skole og parkering ifm. skole udover budgetårene er på 2.126.000 kr.

Risikovurdering og proces

P-hus:

Der er en risiko for, at prisen for parkeringshus og svingbane overstiger det afsatte, det undersøges i planlægningsfasen. Der er risiko for at p-huset ikke kan ibrugtages mens der bygges skole. Der er



KK-byggehonorar (BUF)	BUU	2070 – anlæg	U	1.206	0	0	0	0	0	1.206	*
KK-Byggehonorar (KFF)	KFU	2060	U	129	0	0	0	0	0	129	*
Anlægsudgifter i alt				10.761	33.979	69.319	166.502	194.909	16.308	491.779	*
Tidligere afsatte midler jf. BR 2017-0343646 pkt. 3				0	-7.752	-25.194	-5.814	0	0	-38.760	
Finasieringsbehov i alt				10.761	26.227	44.125	160.688	194.909	16.308	453.019	
Vedligehold – skole	ØU	1171 – KEID service	U					1.950	1.950	3.900	
Afledt drift idrætshal	KFU	1060	U					2.000	2.000	4.000	
Vedligehold – parkering til skole	ØU	1171 – KEID service	U					176	176	352	
Afledte serviceudgifter i alt								4.126	4.126	8.252	

*Den årlige varige udgift på vedligehold af hhv. skole, idrætshal og parkering ifm. skole udover budgetårene er på 4.126.000 kr.

*BUF's budget til basisleje for både det eksisterende og nye lejemål reguleres i en sag om bevillingsmæssige ændringer i forbindelse med ibrugtagningen af det nye lejemål.

Øvrige tekniske oplysninger

Bydele

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)									
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	x	Valby	Amager Øst			Udenbys	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum		Vanløse	Amager Vest				
Adresse og matrikelnummer	Sluseholmen 6- 8 2450 København Den endelige udmatrikulering sker først ved overtagelsen.								

Høring

Budgetnotatet har været i ejendomsfaglig høring.



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

Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Budgetaftale 2014							
Overførselssagen 2013-14							
Budgetaftale 2015							
Overførselssagen 2014-15							
Budgetaftale 2016							
Overførselssagen 2015-16							
Budgetaftale 2017							
Overførselssagen 2016-17							
Budgetaftale 2018							
Overførselssagen 2017-18					8.200		
Afsatte midler i alt					8.200		



TM8 Midlertidig renovering af Svanemølle Pier



Baggrund

I forbindelse med etableringen af Svanemøllestranden i 2010 blev der bygget en pier til ophold og badning. Efter byggeriet blev der konstateret en række fejl ved pieren, som medfører, at asfaltbelægningen synker, og at der opstår huller, som flere gange har medført, at pieren har måttet afspærres af hensyn til brugernes sikkerhed. Det har derfor været nødvendigt at gennemføre midlertidige renoveringer to gange. Teknik- og Miljøforvaltningen har vurderet, at der ikke kan gøres krav gældende over for rådgiver eller entreprenør, da begge er gået konkurs. Pieren skal renoveres igen for at sikre, at den kan holdes åben for publikum i badesæsonen 2019.

Indhold

HOFOR planlægger at anlægge en skybrudsledning med udløb i Svanemøllebugten, og placeringen af denne kan risikere at overlappe med pieren. Den endelige placering er endnu ikke fastlagt. Der bliver fremlagt forslag til nye placeringer i løbet af juni 2018, hvorefter løsningerne med de foreslåede placeringer skal gennem en VVM-proces (Vurdering af Virkninger for Miljøet) i Miljøstyrelsen, hvor alle miljøforhold ved de forskellige løsninger bliver vurderet. VVM-processen kan vare mellem et halvt og to år og er afgørende for at træffe endelig beslutning om placering af skybrudsledningen.

Derfor foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen, at der udføres en levetidsforlængende udbedring af Svanemølle Pier, så det kan sikres, at pieren kan åbne for publikum i sommeren 2019. En midlertidig renovering vil have en holdbarhed på 3-5 år. Der vil derfor på et senere tidspunkt, når placeringen af HOFOR's skybrudsledning kendes, være behov for at træffe beslutning om en mere permanent løsning for Svanemølle Pier.

En ny udbedring af pieren vil blandt andet bestå i fjernelse af det eksisterende asfaltdæk, tilførsel af supplerende fyldmateriale for at udbedre lufthullerne under asfalten og trædækket, samt etablering af et nyt trædæk i hele pierens længde med en konstruktion, der kan bære det. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at det er nødvendigt at fjerne det eksisterende asfaltdæk for at besigtige udviklingen af undermineringen og behovet for tilførsel af supplerende fyldmateriale. Det er også nødvendigt at konstruere et trædæk i hele pierens længde, fordi undermineringen har bredt sig ind mod stranden til den del af pieren, hvor der i dag ikke er trædæk. Udgiften til den foreslåede renovering bliver dermed højere end de tidligere renoveringer, hvor der blot blev monteret et trædæk oven på asfalten i en del af pierens udstrækning.

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet skal sikre, at københavnernes fortsat kan benytte pieren fra sommersæsonen 2019. Projektet bidrager til målsætningerne i *Fællesskab København* om, at københavnernes skal opholde sig mere i byens rum, og at københavnernes oplever deres lokalområde som levende og varieret.

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,7 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. årligt i perioden 2021-2022. Projektet forventes ibrugtaget i maj 2019.

Det forventes, at drift af pieren vil være omfattet af garanti fra leverandøren det første år, hvorfor der ikke afsættes midler til drift i 2020.

Tabel 1 – Oversigt over ønskede aktiviteter på styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Levetidsforlængende udbedring	Anlæg	100	1.633				1.733
Drift af trædæk	Service				50	50	100
Udgifter i alt		100	1.633		50	50	1.833

Koordinering og/eller synergi med genopretningsprojekter og andre projekter

Det forventes, at der på et tidspunkt vil blive truffet beslutning om etablering af Nordhavnstunnelen under Svanemølle Havn. Teknik- og Miljøforvaltningen har vurderet, at havnetunnelprojektet ikke er en hindring for at gennemføre renoveringen af pieren.

HOFOR planlægger en skybrudsledning med udløb i Svanemøllebugten. Når placeringen er besluttet, kan der træffes beslutning om en varig løsning for Svanemølle Pier.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Risikoen er forbundet med, at omfanget af renoveringsarbejdet først kan fastslås endeligt, når det midlertidige trædæk er fjernet.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,7 mio. kr. i perioden 2018-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. årligt i perioden 2021-2022.

Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgifter</i>							
- Projektering	100	50				150	150*
- Udførsel		1.583				1.583	1.583*
Anlægsudgifter i alt	100	1.633				1.733	1.733*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift				50	50	100	
Afledte serviceudgifter i alt				50	50	100	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat oktober 2018 og ibrugtaget maj 2019.

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

Øvrige tekniske oplysninger

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

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

I Overførselssagen 2013-2014 blev der bevilliget 1,0 mio. kr. til en undersøgelse af pieren. Undersøgelsen viste sig at være billigere end forventet, hvorfor kun 0,1 mio. kr. blev brugt til formålet. Den 21. august 2014 omprioriterede Borgerrepræsentationen 0,3 mio. kr. til etablering af det midlertidige trædæk. 0,6 mio. kr. blev tilbageført gennem over-/underskudsmodellen. I Overførselssagen 2015-16 blev der bevilget 0,6 mio. kr. til en midlertidig renovering.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2013-2014			1.000				
Overførselssagen 2015-2016					600		
Afsatte midler i alt			1.000		600		



TM105 Indtægtsudfordring vedrørende containerafgifter

Baggrund

Teknik- og Miljøforvaltningen har i lighed med Frederiksberg Kommune siden 1991 opkrævet afgifter for råden over offentlig vej til at opstille skure og containere. Afgifterne har været anvendt til adfærdsregulerende tiltag af hensyn til fremkommelighed. Teknik- og Miljøforvaltningen har medio 2018 gennemgået taksterne, hvilket har vist, at de eksisterende takster på det nuværende regelgrundlag er fastsat for højt. Taksten skal derfor reduceres væsentligt, hvilket medfører færre indtægter. Da området er nettofinansieret mangler der finansiering til myndighedsarbejdet på 24,8 mio. kr. i 2019. Der vil også være en udfordring i 2020 og frem. Til forhandlingerne om Budget 2019 søges der alene om midler til at håndtere udfordringen i 2019.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen giver tilladelser til og afkræver gebyr for råden over et offentligt vejareal i forbindelse med opstilling af skure og containere. Afgiften har efter Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering haft en adfærdsregulerende effekt, så opstillingerne er blevet mindsket i tid og omfang, og byens borgere derved er blevet generet mindst muligt.

Siden indførelsen af afgiften er beløbet årligt blevet pristalsreguleret i kommunens takstkatalog for det kommende år. Teknik- og Miljøforvaltningen modtog i maj 2018 en afgørelse fra Vejdirektoratet i en konkret sag om opkrævning af gebyr for opstilling af containere til byggeaffald i forbindelse med facadejeres renovering. Vejdirektoratet har her påpeget, at der ikke må opkræves gebyrer for denne type containere, hvorfor disse opkrævninger er indstillet. Det overvejes i øjeblikket, om afgørelsen skal indbringes for domstolene.

Forvaltningen har i forlængelse af blandt andet den konkrete afgørelse medio 2018 gennemgået de direkte og indirekte omkostninger til administration af området.

Gennemgangen viser, at de eksisterende takster er fastsat på et for højt niveau. Med udgangspunkt i de opgjorte omkostninger er det forvaltningens vurdering, at taksten fremover bør ligge på 22 kr. sammenholdt med den eksisterende takst på 152 kr. for indre by og 77 kr. for øvrige områder i 2018. De opgjorte omkostninger omfatter primært de direkte omkostninger til administration/myndighedsbehandling, samt indirekte udgifter i form af administrativt overhead.

Samlet medfører den reviderede takstberegning mindreindtægter og dermed en finansieringsudfordring på 24,8 mio. kr.

På baggrund af dialog med kommunens eksterne advokat er det på nuværende tidspunkt ikke forvaltningens vurdering, at der vil blive tale om en tilbagebetalingsforpligtelse i forhold til hidtil opkrævede gebyrer.

Myndighedsopgaven vedrørende udstedelse af tilladelser til containere og tilsyn hermed påvirkes ikke af ovenstående, og vil udgøre en uændret, og potentielt voksende opgave, idet det økonomiske incitament, som taksten udgør, reduceres.

Overordnede målsætninger og effekter

Målsætningen er at sikre finansiering til Teknik- og Miljøforvaltningens myndighedsarbejde på området.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på 24,8 mio. kr. i 2019. Der vil også være en udfordring i 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Bortfald af finansiering på myndighedsområdet	Service	24.800				24.800
Udgifter i alt		24.800				24.800

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 24,8 mio. kr. i 2019. Der vil også være en udfordring i 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2019.

Tabel 2 – Serviceudgifter

Service (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt
Serviceudgifter	24.800				24.800
Afledte serviceudgifter i alt	24.800				24.800

Tabel 3 – Tidsangivelse

Projektet forventes ibrugtaget januar 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Bevilling forventes givet	Oktober 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2019

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet, men kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.



ØK28 Arealplan for grønne områder



Baggrund

SF har bestilt et budgetnotat af Økonomiforvaltningen (ØKF) om ”en grøn arealplan frem mod 2050, men med 2025 som milepæl. I notatet skal fremgå hvilke konkrete matrikler, der har potentiale/er ledige. Det skal ligeledes fremgå, hvor der kan etableres parker inden 2025 (lavthængende frugter), herunder Enghave Brygge ved Ørstedsværket, Prøvestenen, Glenteparken og Metro-arealet og evt. arealet ved indgangen til Hans Tausens Plads. Dette indebærer igangsættelse af planlægningsbevilling på parkarealer. Arealplanen skal bl.a. pege på, hvordan man kan udnytte Metro-byggepladserne til parker og rekreative områder efterhånden, som de bliver ryddet. Sidst men ikke mindst skal der med inddragelse af lokalområderne og områdefornyelserne identificeres egnede lokaliteter lokalt, hvor der kan etableres mindre grønne arealer i byrummet, der kan indgå i budgetforhandlingerne i 2020. I budgetnotatet skal ligeledes indskrives et princip om en ’grøn norm’: Dvs. ligesom vi har faste parkeringsnormer og normer for alment byggeri.”

Indhold

ØKF fremlægger med dette budgetnotat følgende spor for grønne områder:

1. At ØKF sammen med Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) udarbejder en langsigtet arealplan for grønne områder til 2050 i København frem mod budget 2020. Finansieringsønske om screeningsmidler.
2. At ØKF sammen med TMF udpeger grunde for at kunne fremlægge nye eksekveringsparate forslag til grønne anlægsprojekter med 2025 som milepæl frem mod budget 2020. Finansieringsønske om planlægningsmidler.
3. Forslag til videre proces for SF’s forslag til grønne områder.
4. Forslag til to grønne anlægsprojekter i budget 2019: Nabohave på Telemarksgade og lommepark på Smedestræde. Beslutning og finansieringsønske.
5. Oversigt over øvrige budgetnotater med grønne anlægsprojekter til budget 2019.

Med grønne anlægsprojekter tænkes på grønne byrum i varierende skala fra f.eks. begrønning af gader og forpladser til lommeparker og grønne forbindelser til større parker og andre former for grønne områder.

1. Screeningsmidler til arealplan for grønne områder frem til 2050

I tråd med arealplanerne for bl.a. skoler og daginstitutioner kan ØKF og TMF sammen udarbejde en langsigtet arealplan for grønne områder med sigte til 2050, som skal fremlægges til forhandlingerne om budget 2020. Arealplanen skal bl.a. pege på hvor i byen, der er behov for grønne områder og konkrete forslag til placering af nye grønne områder. I arealplanen kan også indgå mulighed for grundkøb til parker i f.eks. byudviklingsområder.

Med arealplanen skal fastlægges en metodik for at opgøre de konkrete behov for grønne områder og grønne byrum i København. Det skal i den forbindelse kortlægges, om der i byen i dag er byområder med et særligt behov for nye eller opgraderede grønne områder og byrum. Med afsæt i dette arbejde kan fastsættes nogle principper om behov for grønne områder som grundlag for at sikre en fortsat grøn balance, både når der planlægges nye bydele og når eksisterende områder byudvikles. Planen skal udvikle samspillet mellem offentlige grønne områder og privatejede grønne områder med offentlig tilgængelighed samt etablering af fælles, grønne gårdhaver, der ligeledes bidrager til yderligere begrønning af byen. Planen koordineres med den analyse af behov for store og mellemstore grønne områder, Borgerrepræsentationen har bestilt til Kommuneplan 2019, og som udarbejdes af TMF.

Angående mulighed for en 'grøn norm' gælder, at kommunen allerede har normer for friarealer i forbindelse med byudvikling og nyt byggeri, som er fastsat i kommuneplanen. Ligeledes er normer for parkering og for almene boliger politisk besluttet i kommuneplanen. Friarealsnormer fastsættes således i kommuneplansprocessen og ikke som en del af arealplanen for grønne områder. Udformning af friarealerne fastsættes i de enkelte lokalplaner.

TMF skønner behov for screeningsmidler til det forberedende arbejde for en arealplan på i alt 1,1 mio. kr. i budget 2019.

2. Planlægningsmidler til afklaring af grunde og økonomi for eksekveringsparate grønne anlægsprojekter inden 2025

ØKF foreslår sammen med TMF, at der afsættes planlægningsmidler til at udpege grunde og fastlægge anlægsøkonomi til budget 2020 med eksekveringsparate forslag til hvor, der kan anlægges nye grønne områder og byrum frem mod milepælen i 2025. I arbejdet undersøges også de tidligere metroarealer samt muligheder i udpegede områdefornyelser i eksisterende by, som løbende opgraderer den eksisterende by, og hvor små lommeparker, grønne hjørner og bynatur etableres og opgraderes. I arbejdet inddrages lokaludvalg og områdefornyelsen, og for så mange projekter som muligt udarbejdes konkrete budgetforslag med afklaring af udformning og økonomi mm. frem mod budget 2020. En evt. delmængde af grunde afklares nærmere til senere budgetforhandlinger.

Generelt skal der i det videre arbejde sikres samtænkning med implementeringen af Københavns Kommunes skybrudsplan og kommunens anlægsaktiviteter i øvrigt. Ligeledes skal sikres en samtænkning set i forhold til kommunale friarealer til f.eks. skoler og daginstitutioner eller udendørs idrætsarealer.

Forslag til eksekveringsparate grønne anlægsprojekter prioriteres efter følgende kriterier, hvad angår identificering af grønne projekter på det korte sigte – de ”lavthængende frugter”:

- Kommunalt ejede grunde
- Projekter som spiller sammen med øvrige anlægsprojekter

TMF skønner behov for planlægningsmidler til dette arbejde på i alt 0,6 mio. kr. i budget 2019.

3. Forslag til videre proces for SF's forslag til grønne områder

ØKF og TMF har følgende umiddelbare bemærkninger samt forslag til videreproces for de af SF foreslåede grønne områder:

Foreslået grønt område	Bemærkning af ØKF og TMF	Videre proces
Glenteparken	Teknik- og Miljøudvalget vedtog den 11. juni 2018 et projektforslag Glenteparken, som er en del af skybrudsprojektet Ørnevej, Vibevej og Glentevej. Glenteparken er finansieret med midler fra budget 2016 til at skabe et samlet grønt byrum i forbindelse med skybrudsprojektet.	Projekteringen forløber i efteråret 2018. Anlægsarbejdet forventes udført i august 2019.
Enghave Brygge ved Ørstedværket	Parken kan etableres, når metrobyggeriet afsluttes, og der fremlægges et budgetnotat med henblik på at anlægsarbejdet kan gå i gang på det tidspunkt. Der er planlagt tidlig opstart af ny skole på Sluseholmen frem til udgangen af 2022.	TMF fremlægger budgetnotat til budget 2021.
Metrobyggeplads ved Hillerødgade	Et grønt anlægsprojekt skal ses i sammenhæng med, at TMF har planlagt et skybrudsprojekt, hvor masterplanen forventes færdig i 2020 med forventet ibrugtagning i 2031. Desuden er der til budget 2019 udarbejdet budgetnotat TM59 kunstgræsbane på Nørrebro, som vedrører Nørrebroparken.	Indgår i screening af eksekverbare forslag frem mod budget 2020
Metrobyggeplads ved Jagtvej og Hans Egedes Vej, indgang til Hans Tavsens Park	Et grønt anlægsprojekt skal ses i sammenhæng med skybrudsprojekt for Nørrebroparken Nord, som skal forbindes til Hans Tavsens Park. Masterplan for skybrudsgrenen Korsgade forventes færdig i 2020 og projektet for Nørrebroparken Nord forventes ibrugtaget i 2031.	Indgår i screening af eksekverbare forslag frem mod budget 2020
Prøvestenen	En park på den sydlige del af Prøvestenen kan evt. indgå i en langsigtet arealplan for grønne områder. Det afhænger blandt andet af risikoforholdene på Prøvestenen, som pt. er under afklaring.	Undersøges i det videre arbejde om langsigtet arealplan frem mod budget 2020

4. To forslag til grønne anlægsprojekter: Nabohave på Telemarksgade og lommepark på Smedestræde

Der er med aftalen for budget 2019 yderligere mulighed for at beslutte en række grønne anlægsprojekter, som der er udarbejdet særskilte budgetnotater for (se afsnit 5 herunder). Herudover fremlægger ØKF i dette budgetnotat to forslag, som er kommet fra lokaludvalgene for hhv. Amager Vest og Valby om dels at bevare nabohaven på Telemarksgade og dels at etablere en lommepark på Smedestræde. Begge initiativer har en tidmæssig vigtighed af at blive besluttet med budget 2019.

Nabohave på Telemarksgade



Amager Vest lokaludvalg ønsker at bevare en nuværende nabohave, som er anlagt og drevet på lokalt initiativ. Ejeren af nabogrunden ønsker at erhverve arealet mhp. at opføre boliger. KK har pt. mulighed for at overtage matriklen vederlagsfrit i henhold til en tinglyst servitut, for så vidt grunden skal anvendes til et kommunalt formål. Dette indbefatter også anvendelse til grønt område. Der kræves politisk beslutning i aftale om budget 2019 om en kommunal anvendelse af matriklen, da KEID ellers ser sig forpligtet til at godkende salg af grunden til omtalte nabo. Nabohaven er beliggende i et tæt bebygget område, som også tidligere har været udpeget til områdefornyelse, hvilket kan medvirke til at begrunde behovet for et grønt område.

TMF skønner umiddelbart, at en kommunal lommepark på denne placering vil koste op mod 1,5 mio. kr. i anlæg og med årlig serviceudgift på 150.000 kr. Lokaludvalget og borgerne bag initiativet ønsker, at borgerne i vid udstrækning selv skal stå for indretning og drift af det grønne areal, hvorfor TMF skal gå i en dialog med brugerne om en model for samskabelse.

Lommepark på Smedestræde



På hjørnet af Valby Langgade/Smedestræde ligger en midlertidig, grøn lommepark med offentlig adgang. Valby lokaludvalg har et stort ønske om at få etableret en mindre permanent offentlig lommepark, når Socialforvaltningen (SOF) sammen med ByK har bygget et nyt botilbud til unge med udviklingshæmning på Smedestræde 2. SOF har til budget 2019 udarbejdet budgetnotat SO16 om restfinansiering til anlægsprojektet, som indeholder en "basis" forplads til 0,5 mio. kr. Hvis forpladsen ønskes begrønnet skal dette finansieres særskilt i budget 2019. TMF skønner, at det vil kræve yderligere 0,6 mio. kr. i anlæg og 0,1 mio. kr. i årlig service til at etablere en lommepark på forpladsen. Udformningen af byrummet skal ses i tæt sammenhæng med HOFORs skybrudsprojekt på Smedestræde, der bliver en grøn vej.

Grønt anlægsprojekt	Indhold	Anlæg, mio. kr.	Service årligt, mio. kr.
Nabohaven på Telemarksgade	Beslutning om at KK overtager areal til kommunalt grønt område og afsætter finansiering til anlæg og fremadrettet drift.	1,5	0,15
Smedestræde 2	Beslutning om at "tilkøbe" lommepark på forplads til kommende botilbud for unge med handicap	0,6	0,10

5. Oversigt over budgetnotater med grønne anlægsprojekter til budget 2019

Der er i budget 2019 mulighed for at fremme en række øvrige grønne anlægsprojekter. Bilag 1 indeholder en oversigt over budgetnotater, der er udarbejdet til forhandlingerne om budget 2019, som omhandler grønne anlægsprojekter. Det gælder bl.a. en planlægningsbevilling til en naturpark i Nordhavn, et budgetønske om tiltag i Kulbaneparken, som skal bane vej for en ny bypark for Valby/Vigerslev, og et budgetønske for Pioparken med en kombineret udvidet skolegård og ny bypark tæt på Ellebjerg Skole og kommende metrostation på Mozarts Plads. TMF har desuden vurderet en række budgetnotater med henblik på muligheden for at tilkøbe mere grønt. 'Tilkøb af grønt' skal her forstås som muligheden af et tilvalgsscenario med yderligere begrønning, som udgør en del af det samlede finansieringsønske beskrevet i de konkrete budgetnotater.

Finansieringsønskerne fra de særskilte budgetnotater i bilag 1 rejses ikke med nærværende budgetnotat.

Økonomi

Med dette budgetnotat fremlægges ønske om finansiering af:

1. Screeningsmidler til udarbejdelse af en langsigtet arealplan for grønne områder i København til 2050.
2. Planlægningsmidler til at udarbejde forslag til eksekverbare grønne anlægsprojekter inden 2025.
3. Midler til at anlægge og drifte en lommepark på Smedestræde.
4. Midler til at anlægge og drifte en lommepark på Telemarksgade.

Table 1 – Arealplan for grønne områder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Aktivitet 1: Arealplan for grønne områder 2050	Anlæg	300	800	0	0	0	1100
Aktivitet 2: Screening af kommunale grunde	Anlæg	150	450	0	0	0	600
Aktivitet 3 Anlæg af byrum, Smedestræde	Anlæg	0	0	100	500	0	600
Aktivitet 3 Drift af byrum, Smedestræde	Service	0	0	0	50	100	150
Aktivitet 4 Anlæg af byrum, Telemarksgade	Anlæg	0	0	1500	0	0	1500
Aktivitet 4 Drift af byrum, Telemarksgade	Service	0	0	150	150	150	450
Udgifter i alt		450*	1250	1750	700	250	4400

Risikovurdering

Det gælder for forslaget om at bevare en nabohave på Telemarksgade, at området er udlagt til boliger. Det vil kræve et ændret plangrundlag, hvis arealet permanent skal anvendes til offentligt formål såsom grønt område.

Forslaget om lommepark (begrønnet forplads) på Smedestræde indebærer ikke i sig selv en risiko. Det samlede byggeprojekt til SOF forudsætter en nødvendig dispensation fra lokalplanen for at etablere en forplads og for dermed at leve op til lokalplanens intention om publikumsrettede funktioner. Se også budgetnotat SO16 om restfinansiering til anlægsprojektet.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 - Arealplan for grønne områder

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
Aktivitet 1: Arealplan for grønne områder 2050	TMU	Ordinær anlæg	U	300	800	0	0	0	1.100	*
Aktivitet 2: Screening af kommunale grunde	TMU	Ordinær anlæg	U	150	450	0	0	0	600	*
Aktivitet 3 Anlæg af byrum, Smedestræde	TMU	Ordinær anlæg	U	0	0	100	500	00	600	*
Aktivitet 4 Anlæg af byrum, Telemarksgade	TMU	Ordinær anlæg	U	0	0	1.500	0	0	1.500	*
Anlægsudgifter i alt				450	1.250	250	650	150	3.800	
<i>Serviceudgifter</i>										
Aktivitet 3 Drift af byrum, Smedestræde	TMU	Ordinær drift	U	0	0	0	50	100	150	
Aktivitet 4 Drift af byrum, Telemarksgade	TMU	Ordinær drift	U	0	0	150	150	150	450	
Afledte serviceudgifter i alt				0	0	150	200	250	600	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydele og adresse

Bydel (sæt et flueben)

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

Bilag

- Bilag 1. Budgetnotater for grønne anlægsprojekter til budget 2019

Bilag 1. Budgetnotater for grønne anlægsprojekter til budget 2019

Budgetnotater for grønne anlægsprojekter til budget 2019

Budgetnotater for grønne områder	Anlæg, mio. kr.	Service, mio. kr.	Anlæg, mio. kr.	Service, mio. kr.
<i>Grønne anlægsprojekter</i>				
TMF/KFF Naturpark i Nordhavn (planlægningsmidler)	1,3			
TM89 Pio Parken - åben skolepark for hele Sydhavnen	18,5	1,7		
TM49 Kulbaneparken – håndtering af jordforurening og landskabelig bearbejdning af terræn	8,9	-		
TM4 Grønne byrum med gadetræer og lommegrønt	10,6	1,0		
TM27 Flere træer til København	33,1	0,2		
TM44 Projektpakke 2019 – skybrudsprojekter	11,0	-		
Mulighed for at tilkøbe mere grønt	Tilkøb af grønt		Samlet projekt	
TM43 Renovering af Bellahøjmarken	0,8	0,15	6,6	-
TM5 Renovering af legepladser	2,0	0,20	6,8	14,6
TM12 Lundehustorvet	0,7	0,14	11,2	0,9
TM14 Tingbjerg/Husum byudviklingsstrategi	1,0	0,05	96,5	116,0
TM18 Lille Kongensgade	0,7	0,06	14,5	0,4
TM28 Grønningen/Bispeparken: En tryk, klimatilpasset park i Nordvest	1,0	0,02	28,6	1,6
I alt	89,5	3,5	6,2	0,62

I tillæg til budgetnotaterne nævnt i tabellen, har TMF desuden udarbejdet budgetnotater, som omhandler rekreative forbedringer af eksisterende grønne områder. Eksempelvis med anlæg eller renovering af idrætsfunktioner eller legefaciliteter.

Tabellen baserer sig på budgetnotater fremsendt af TMF til ØKF den 15. august 2018.



TM160 Naturpark i Nordhavn



Baggrund

Københavns befolkning forventes at vokse med næsten 100.000 indbyggere frem mod 2025. Det medfører, at det offentlige grønne areal per borger vil falde. Derfor er der behov for at sikre alle borgere adgang til grønne områder, især i byudviklingsområder som Nordhavn. Teknik- og Miljøforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen har på denne baggrund udarbejdet et fælles budgetnotat om en forundersøgelse, udarbejdelse af et program og forberedelse af en konkurrence om udformning af en park i Nordhavn.

Indhold

Københavns Kommune har mulighed for vederlagsfrit at overtage 14 hektarer jord af By & Havn i ydre Nordhavn. Det foreslås, at der afsættes midler til udvikling, anlæg og drift af en naturpark til anlæg i 2020-2025. Københavns Kommune kan på den måde være med til at sikre, at der skabes en attraktiv destination af høj kvalitet i ydre Nordhavn. Den kommunalt ejede park på 14 hektarer vil indgå i et samlet grønt areal på i alt 28 hektarer. Herved er det oplagt at udarbejde en sammenhængende plan for hele arealet i samarbejde med By & Havn.

For at Københavns Kommune kan overtage 14 hektarer jord af By & Havn til etablering af en offentlig ejet park samt indgå samarbejde med By & Havn om at få en velfungerende park med en sammenhængende vision, drift og vedligehold på de i alt 28 hektarer jord, er det nødvendigt, at planlægningsbevillingen afsættes i Budget 2019. Hvis der ikke investeres med kommunale midler i udvikling og anlæg af parken, forventer By & Havn at programmere hele det rekreative areal på de i alt 28 hektarer som beskrevet i bilag 1.

Naturpark (14 hektar)

Ved at investere med kommunale midler i 14 hektarer offentligt ejet og drevet park, kan det sikres, at kvaliteten af parken når samme standard som de øvrige offentligt ejede parker i København, og at der sikres adgang for københavnere og vedligehold af høj kvalitet.

Størrelsen, placeringen og det kuperede terræn giver en unik mulighed for at tænke i en anden programmering af parken, end det ses i andre parker i Københavns Kommune. De 14 hektarer kan fx planlægges med vild natur, biodiversitet, stier, grønne opholdsrum og

fritidsfaciliteter heriblandt fx naturgræs fodboldbaner og en festivalplads. Den endelige udformning og indhold i parken afstemmes og kvalificeres i planlægningsfasen. Kommende brugeres ønsker til parken vil spille en vigtig rolle i udformningen af parken.

Proces

Udgangspunktet er, at Københavns Kommune og By & Havn indgår et samarbejde om forundersøgelse, udarbejdelse af et program og forberedelse af en konkurrence om udformning af park. Teknik- og Miljøforvaltningen anslår, at det samlede projekt vil koste 2,5 mio. kr.

Økonomiforvaltningen er i dialog med By & Havn om et samarbejde. By & Havn har tilkendegivet, at de finder et samarbejde optimalt og ser gerne, at der gennemføres en konkurrence med inddragelse af grønne organisationer, klubber med videre.

Projektet forudsætter at der indgås en aftale med By & Havn:

1. Medfinansiering til gennemførelse af forundersøgelse, program og konkurrence for hele arealet på i alt 28 hektarer
2. Aftalegrundlag omhandlende beskrivelse af arealets beskaffenhed ved overdragelsen og parternes (Københavns Kommune og By & Havn) forpligtelser

Såfremt der afsættes kommunale midler vil Økonomiforvaltningen indgå en dialog om samarbejde og medfinansiering med By & Havn. Københavns Kommunes endelige udgifter til projektet afhænger derfor af en eventuel medfinansieringsaftale med By & Havn. Overskydende midler som følge af aftalen vil blive ført tilbage til kommunekassen. Hvis der ikke indgås en aftale føres de 2,5 mio. kr. ligeledes tilbage til kommunekassen.

Det vil være en fordel at indgå samarbejde med By & Havn om driften af de i alt 28 hektarer, så hele arealet har samme driftskvalitet.

Det forventes, at By & Havn etablerer en cykelsti til parken. Det vil dog kræve yderligere afklaring, hvordan dette præcist skal foregå.

Risikovurdering

I den nuværende strukturplan for Nordhavn indgår et lovbundet rekreativt areal på 16 hektar ved siden af opfyldet til containerterminalen. Da containerterminalen bliver mindre end først antaget, har By & Havn i 2017 søgt Transportministeriet om lov til at forøge størrelsen af det lovbundne rekreative areal med ca. 12 hektarer til et samlet grønt område på i alt 28 hektarer yderst i Nordhavn, jf. kortet i Bilag 2. Imødekommes ansøgningen, vil Økonomiforvaltningen og By & Havn indgå aftale om overdragelse af 14 hektarer til Københavns Kommune. Det forventes, at Folketinget behandler sagen i efteråret 2018. Det er en forudsætning for budgetnotatet, at By & Havn opnår tilladelse til udvidelse af arealet til 28 hektarer.

Forundersøgelse, program og konkurrence

Anlægsoverslaget på 2,5 mio. kr. vil sikre et kvalificeret arbejde, hvor følgende udarbejdes:

- Aftale med By & Havn
- Arealet på 14 hektar overdrages til Københavns Kommune
- Forundersøgelse udarbejdes
- Program udarbejdes med robust anlægsoverslag

- Plan for inddragelse af borgerne udarbejdes
- Konkurrence gennemføres
- Vinderforslag præsenteres
- Eventuelt yderligere undersøgelser

På baggrund af vinderforslaget udvikles et anlægsprojekt. Da programmet og vinderforslaget ikke er udarbejdet endnu, er det ikke muligt at beskrive det konkrete indhold af en park samt den konkrete økonomi. Det vil afhænge af visionen, borgerinddragelsen og ambitionerne for parken. En park på de 14 hektarer, vurderes at koste ca. 200 mio. kr. Driften af de 14 hektarer forventes at udgøre 5 % af den forventede anlægssum. Driftsmidlerne vil blive søgt i forbindelse med anlæggets etablering.

Forventet effekt og opfølgning

En stor offentlig ejet park i ydre Nordhavn vil medvirke til at indfri visionen i Strategi for Bynatur om at skabe mere bynatur og øge kvaliteten af bynaturen i København samt understøtte målet i Fællesskab København om, at 75 % af københavnernes skal opleve København som en grøn by. Flere faciliteter i de grønne arealer i Nordhavn vil samtidig understøtte visionen i Kultur- og Fritidspolitikken om at trække aktiviteter under åben himmel og understøtte lærings- og bevægelsesmuligheder for særligt børn i byens parker og grønne områder samt bidrage til realisering af Arealplanen for kultur- og fritidsområdet.

Sammenhængende by

Økonomiforvaltningen har i samarbejde med By & Havn igangsat et arbejde med at udarbejde en ny strukturplan for ydre Nordhavn, hvor den nye park vil blive indtænkt.

Overordnede målsætninger og effekter

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,5 mio. kr. i perioden 2019-2020. Forundersøgelsen, programmet og konkurrencen forventes afsluttet i april 2020.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Styrings- område	Udvalg	2019	2020	2021	2022	I alt
Forundersøgelse	Anlæg	Teknik- og Miljøudvalget	700				700
Program og konkurrence	Anlæg	Teknik- og Miljøudvalget	1.400	400			1.800
Udgifter i alt			2.100	400			2.500

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,5 mio. kr. i perioden 2019-2020. Forundersøgelsen og programmet og konkurrencen forventes afsluttet i april 2020.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Forundersøgelse		700				700	700*
- Program og konkurrence		1.400	400			1.800	1.800*
Anlægsudgifter i alt		2.100	400			2.500	2.500*

Tabel 3 – Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat januar 2019 og ibrugtaget april 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Bevilling forventes givet	Oktober 2018
Projektet forventes igangsat	Januar 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	April 2020

Bilag 1

Ved overtagelse af arealet eller en andel af arealet vil medfølge de forpligtelser til indretningen, som er fastlagt i lov nr. 632 af 14. juni 2011 (Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S med flere love), herunder plantning af træer på vestsiden af containerterminalen. Det fremgår af loven, at ”By & Havn I/S sikrer, at arealet vil blive beplantet således, at det fremtræder grønt og indbydende”.

Der er givet tilladelse til at øge den generelle terrænkote fra 3 meter til 4 meter (svarende til ca. 0,5 mio. m³ ren jord) på den del af jorddepotet, som i lovgrundlaget er fastlagt til rekreativt areal, jf. Københavns Kommune meddelelse til dispensation fra lokalplan 443, juli 2017. Når al jorden er påfyldt, kan arealet terrænbearbejdes til en ønsket situation, såfremt den generelle terrænkote holdes til 4 meter, og terrænbearbejdnings sker i overensstemmelse med lovens målsætninger.

Plantning af træer på vestsiden af containerterminalen skal i henhold til loven påbegyndes senest ved ibrugtagning af containerterminalen forventeligt i 2022. Opfyldningen af ca. 0,5 mio. m³ ren jord forventes at være tilendebragt tidligst i 2019 og senest i 2021. Projektforslag til etablering af det rekreative areal skal være færdigt ved udgangen af 2019, så etablering kan påbegyndes primo 2020.

Kort over anvendelse af opfyldt areal i Københavns Ydre Nordhavn
Bilag til lovgrundlag om flytning af containerterminal i
Københavns Havn
(LOV nr 632 af 14/06/2011)



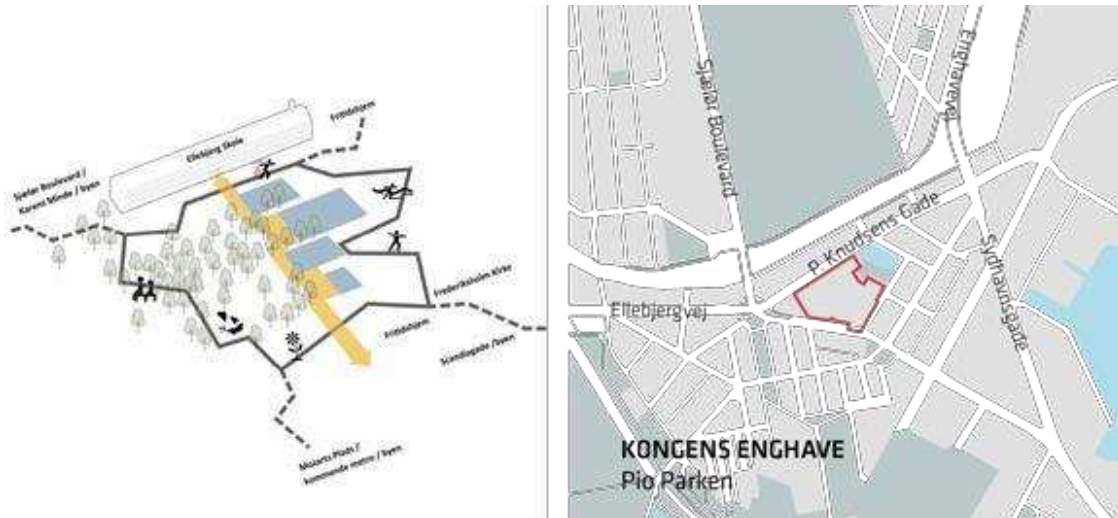
Det opfyldte landindvindingsareal, der i loven er afgrænset som område III og er en del af depotområdet med ren jord fremgår af lovens kortudpegning, jf. vedhæftede kortbilag. Det skal bemærkes, at By & Havn har rettet henvendelse til Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet om at ændre loven om flytning af containerterminalen, primært af hensyn til bedre vilkår for krydstogstterminalen, men også for at udvide det rekreative areal fra de nuværende ca. 16 hektar til i alt ca. 28 hektar. Ændringen forventes at blive vedtaget i efteråret 2018.

Bilag 2



- Stormflodssikring
- Ny strukturplan for ydre Nordhavn
- Naturpark i Nordhavn

TM89 Pio Parken – åben skolepark for hele Sydhavnen



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om realisering af projektet *Pio Parken*. Projektet indeholder anlæggelse af en kombineret udvidet skolegård og ny bypark på centralt beliggende kommunale udearealer i et udsat byområde tæt på folkeskole, fritidshjem, kirke, almene boliger og kommende metrostation. Projektområdet og dets institutioner ligger i dag gemt bag hegn og tæt buskads, og området opleves utrygt blandt andet på grund af hærværk, indbrud og lignende.

På mødet den 26. marts 2015 vedtog Borgerrepræsentationen *Kvarterplan for Områdefornyelse Sydhavnen*. Der er i kvarterplanen afsat 1,0 mio. kr. til et udviklingsprojekt i 2016-2018 og 3,5 mio. kr. til medfinansiering af anlæg af en åben skolepark.

Områdefornyelse Sydhavnen lukker i 2020, og såfremt restfinansieringen ikke er tilvejebragt senest primo 2019, vil anlæg af den nye park derfor ikke kunne gennemføres med medfinansiering fra områdefornyelsen. Områdefornyelsens styregruppe vil i så fald anvende de 3,5 mio. kr. til byrumsforbedringer på eksisterende arealer.

Indhold

Projektområdet for Pio Parken er det eneste større grønne areal (ca. 30.000 m²) i Frederiksholmkvarteret i den udsatte del af Sydhavnen, og det fremstår i dag nedslidt, utrygt og med få funktioner, der kan understøtte læring, bevægelse og ophold. Området grænser op til Ellebjerg Skole, Fritidsinstitutionen ved Ellebjerg Skole, Frederiksholms Kirke, små senior- og familieboliger samt den kommende metrostation på Mozarts Plads. Områdets potentiale som Sydhavnens centrale mødested er langt fra indfriet, og kun få har glæde af de grønne kvadrater. En undersøgelse foretaget af Megafon i 2017 viser, at 84 % af borgerne i Sydhavnen aldrig eller meget sjældent bruger området. Ved at sammentænke et mindre grønt areal ud mod Mozarts Plads med institutionernes udearealer i en samlet parkløsning, får Sydhavnens borgere adgang til en ny stor attraktiv park, der sikrer dobbeltudnyttelse af uudnyttede grønne kvadrater.

I maj 2018 har arkitekter fra Thing Brandt Landskab i samarbejde med en lokal arbejdsgruppe udarbejdet et skitseforslag for Pio Parken, se bilag 1. I den lokale arbejdsgruppe er blandt andet repræsentanter fra Ellebjerg Skole, fritidsinstitutionen ved Ellebjerg Skole, Frederiksholm Kirke, Kvarterhuset Sydhavnen, Kongens Enghave Lokaludvalg, Områdefornyelsens styregruppe, forældre og naboer. Det er på baggrund af skitseforslaget, at restfinansieringen søges.

Skitseforslaget præsenterer fire tiltag, der tilsammen skaber en ny skolepark for hele Sydhavnen:

1. *Forbedret adgang til skolen og sikker skolevej:* Adgangen til Ellebjerg Skole fra Louis Pios Gade forbedres som alternativ til ankomst via den stærkt trafikerede P. Knudsens Gade. Med en ny sti med belysning skabes en tryk og sikker adgangs- og skolevej samtidig med, at skolen synliggøres som en del af kvarteret.
2. *Multifunktionelle lege- og bevægelsesfaciliteter:* Områdets nedslidte hockeybane, der i dag henvender sig til en begrænset målgruppe, omdannes til flere multifunktionelle baner med plads til fodbold, basket, street-idræt, leg og bevægelse til gavn for skolens elever, idrætsforeninger og idrætsudøvere.
3. *Bynatur og grøn læring:* Etablering af udeværksteder, byhaver, scene, bålpladser og en frugtlund styrker Ellebjerg Skoles kommende madskoleprofil, skaber udendørs læringsmiljøer og imødekommer en efterspørgsel efter grønne rammer med mulighed for dyrkning og ophold.
4. *Aktivitetssti:* Etablering af en 350 meter sans-puls-sti gennem parkens forskellige zoner, som giver plads til både gående og til træningsstationer, og som tilkobler parken til den omkringliggende by.

Pio Parken udspringer af et flerårigt lokalt ønske om at skabe en åben skolepark for hele Sydhavnen. Forud for skitseforslaget har den lokale arbejdsgruppe og Områdefornyelsen gennemført et toårigt udviklingsprojekt, som har sikret et stærkt lokalt ejerskab. Mere end 100 af parkens nuværende og kommende brugere har været direkte involveret i udvikling af en vision for parkprojektet, og endnu flere har deltaget i aktiviteter knyttet til udviklingsprojektet. Derudover er der gennemført midlertidige forsøg i projektområdet for at teste de kommende funktioner, eksempelvis midlertidigt børnebyrum, testforsøg med skolehaver, brobyggende foreningskoncept og test af ny indgang til området.

Tabel 1 - Konsekvenser for træer

Antal træer i projektområdet før projekt	Antal træer fældes (forventet antal)	Alder	Antal efter projekt	Tilvækst / reduktion	Art og størrelse
68	0	Gamle træer hvoraf nogle er plantet o. 1940	143	+75	Bl.a. Ahorn

Tabel 2 - Konsekvenser for cykelparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Antal pladser efter projekt	Tilvækst / reduktion
30	90	+60

Projektet vil ikke have konsekvenser for bilparkering.

Målsætning og effekter

Pio Parken vil understøtte den positive udvikling i den udsatte del af Sydhavnen, der er omsluttet af store indfaldsveje og med få grønne mødesteder. En ny park vil bidrage til et mere grønt, levende og varieret lokalområde, hvilket vil medvirke til at opfylde målsætningerne i *Politik for udsatte byområder, Fællesskab København*, strategien i *Bynatur i København (2015-2025)* og Københavns Kommunes træpolitik.

Pio Parken vil imødekomme problemer med utryghed, børn og unges efterspørgsel efter mødesteder, børnefamiliers ønske om rekreative uderum, der kan gøre det mere attraktivt at blive boende i bydelen, samt en lokal efterspørgsel efter et multifunktionelt mødested, der inviterer Sydhavnens borgere til at mødes på tværs af alder, social og kulturel baggrund – og dermed styrker sammenhængskraften i bydelen.

Pio Parken vil skabe en ny og synlig indgang mod skoledistriktet og en sikker skolevej som alternativ til den stærkt trafikerede hovedindgang mod P. Knudsens Gade. Parken vil understøtte den positive udvikling, som Ellebjerg Skole i de seneste år har gennemgået og som har sikret en større søgning fra skoledistriktet. Desuden er der potentiale for synergieffekter med den afsluttende helhedsrenovering på Ellebjerg Skole.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 23,5 årsværk.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 18,5 mio. kr. i perioden 2019-2022. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,6 mio. kr. i 2022 og 1,1 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til drift af grønne arealer, idrætsfaciliteter, belysning og renhold. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2022.

Tabel 3 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	2023	I alt
Pio Parken	Anlæg	800	2.000	11.200	4.549		18.549
Afledt drift af Pio Parken	Service				550	1.100	1.650
Udgifter i alt		800	2.000	11.200	5.099	1.100	20.199

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

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

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

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

Koordinering og/eller synergi med genopretningsprojekter og andre projekter

Projektet koordineres med metrobyggeriet på og omkring Mozarts Plads, som gennemføres i perioden 2018-2023. Teknik- og Miljøforvaltningen har allerede et tæt samarbejde med Metroselskabet.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Anlægget af skoleparken skal koordineres med Metroselskabets anlæg af metrostop på Mozarts Plads i perioden 2018-2024. Da projektområdet for Pio Parken ikke er sammenfaldende med metrobyggepladsen, vurderes metroarbejdet ikke umiddelbart at udgøre en risiko for anlægsprojektet i Pio Parken. Men på grund af metrobyggeriets størrelse og kompleksitet, kan eventuelle afledte risici få indflydelse på projektet i forhold til tidsplan og økonomi. Områdefornyelse Sydhavnen er i god dialog med Metroselskabet.

Der vurderes at være mindre risiko for, at tekniske undersøgelser af jordforurening og lignende vil kunne påvirke projektets økonomi og tidsplan for gennemførelse.

Ligesom nuværende og kommende brugere har været tæt involveret i udviklingen af skitseforslaget, vil færdigprojekteringen af parkprojektet indebære indgående brugerinddragelse. Dette vil kunne påvirke den endelige udformning af parken.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 18,5 mio. kr. i perioden 2019-2022. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,6 mio. kr. i 2022 og 1,1 mio. kr. årligt fra 2023 og frem til drift af grønne arealer, idrætsfaciliteter, belysning og renhold. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2022.

Tabel 4 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering	800	2.000	1.200	471		4.471	4.471*
- Udførsel			10.000	4.078		14.078	
Anlægsudgifter i alt	800	2.000	11.200	4.549		18.549	4.471*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift				550	1.100	1.650	
Afledte serviceudgifter i alt				550	1.100	1.650	

Tabel 5 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat marts 2021 og ibrugtaget juni 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Juni 2020
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2022

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet. Teknik- og Miljøudvalget vil få fremlagt projektforslaget til godkendelse med henblik på frigivelse af den resterende del af anlægsbevillingen.

Bydel og adresse

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

Bilag

Bilag 1. Skitseforslag Pio Parken – et hjerte i Sydhavnen (2018).

pio parken - et hjerte i Sydhavnen

et skitseforslag til en skole- og kvarterspark



"Vi drømmer om en grøn, åben og folkelig skolepark, der eksperimenterer med udendørs læringsmiljøer og som indbyder kvarterets familier, unge, ældre og foreninger til samvær, leg og afslapning."

- projektets lokale arbejdsgruppe "Pio Parken Gruppen"

Udarbejdet af Thing Brandt Landskab for Områdefornyelse Sydhavnen og projektets lokale arbejdsgruppe "Pio Parken Gruppen" maj 2018.

Hæftet opsamler og præsenterer et scenarie for en kommende Pio Parken – et hjerte i Sydhavnen. Skitseforslaget samler de behov, visioner og drømme, som er fremkommet gennem en omfattende brugerproces siden 2016, i et koncept for en skole- og kvarterspark.

indhold

indledning	4
pio parken i byen	5
idé: 4 greb - en helhed	6
SkitSeforSlag 1:1000	7
1. akSen	8
2. det legende & pulSerende landSkab	9
3. det dyrkede landSkab	10
4. SanSe-pulSStien	11
brugSScenarioer	12
SkitSeforSlag, hegn	13
principSnit	14
ØkonoMiSk overSlag	16

indledning

Med en spændende og ambitiøs dagsorden vil man i Sydhavnen skabe en helt nytænkende og eksperimenterende kombineret udvidet skolegård og kvartersparks - det vi i dette skitseforslag samler under betegnelsen "skolepark".

Skoleparken "Pio Parken" samtænker et offentligt udeareal (Pios Plæne) med både skole, fritidshjem og kirkes uderum og aktiverer dermed ca. 30.000 m², som i dag er gemt bag hegn og buskads og kun sjældent bruges efter kl. 15 på hverdage, i weekender og ferier. Med en fælles parkløsning styrkes den lokale folkeskole, fritidshjem og kirke som kvarterets hjerte, samtidig med at Sydhavnens borgere – der fortrinsvist bor småt og savner steder at mødes – får adgang til et overset rekreativt mødested.

Mange engagerede mennesker er involveret og har bidraget på et højt niveau med ønsker for deres skole og lokalområde. Mange af projektets interessenter er samlet i en lokal arbejdsgruppe, herunder Ellebjerg Skole, fritidsinstitutionen ved Ellebjerg Skole, Frederiksholm Kirke, Kvarterhuset Sydhavnen, forskningsprojektet Bevæg Byen (Københavns Universitet), forældre, naboer, der bor i almene senior- og familieboliger, og Område-fornylse Sydhavnen.

viSion

Det er visionen, at en kommende skolepark i hjertet af Sydhavnen vil skabe:

- Øget **sammenhængskraft** på tværs af generationer og kulturelle fællesskaber
- Udendørs **eksperimentarium** for kommende madskole med fokus på dyrkning, maddannelse og måltidsfællesskaber
- Udendørs **bevægelseslandskab** til gavn for foreninger og selvorganiserede aktører om motion og bevægelse
- Flere **naturoplevelser** i byen
- Øget **livskvalitet** og **stolthed** i et udsat boligområde

et udviklingsprojekt 2016-2018

Forud for dette skitseforslag har arbejdsgruppen igangsat et udviklingsprojekt. Fokus har været at afdække og konkretisere behov og muligheder for en skolepark.

Udviklingsprojektet har bestået af tre spor:

1. Inddragelse

Arbejdsgruppen har siden 2016 gennemført en bred inddragelsesproces med mere end 100 af parkens nuværende og kommende brugere. Behov og ønsker til en kommende skolepark er blevet tydelige på studieture, idé- og byggeworkshops og er efterfølgende samlet i et idékatalog.

2. Eksperimenter

For at afprøve områdets potentialer og teste ny brug har arbejdsgruppen i tæt samarbejde med elever og lærere på Ellebjerg Skole igangsat midlertidige eksperimenter:

- **børnebyrum** i samarbejde med forskningsprojektet Bevæg Byen, Københavns Universitet
- **testforsøg med skolehaver** i samarbejde med Tagtomat og Københavns Skolehaver
- **brobyggende foreningskoncept** i samarbejde med den boligsociale helhedsplan Fællesskaberne og Idrætsprojektet
- **test af ny indgang** til området ved Frederiksholm Kirke
- **udvikling af byrumsmøbel** i samarbejde med Thing Brandt Landskab

3. konkretisering af vision

Thing Brandt Landskab har med udgangspunkt i idékataloget gennemført flere idéworkshops på tværs af interessegrupper. På baggrund af følgende konklusioner og prioriteringer fra disse workshops er dette skitseforslag udarbejdet:

- **Skolen skal være synlig for kvarteret, og der skal åbnes op mellem matriklerne**
- **pio parken skal være et sted for skolen og for kvarterets lokale brugere (en skolepark og en kvartersparks)**
- **pio parken skal have et grønt og frodigt udtryk med plads til ophold og kreativitet i æstetiske rammer**
- **der er ønsker om et stimulerende bevægelseslandskab til forskellige behov og aldre**
- **læringsmiljøer, der kan tilbyde undervisning i det fri**
- **Eksisterende kvaliteter skal bevares og forstærkes;** 1. En unik skolehave, fortsat aflåst men mere fleksibel brug af stedet og adgang for flere brugere, 2. Boldbane er vigtig, men den må ikke være eneste tilbud, 3. Kirkens fokus på bevægelse og inddragelse af byrum

proceSfotoS



Skolehaver (Tagtomat og Københavns Skolehaver)

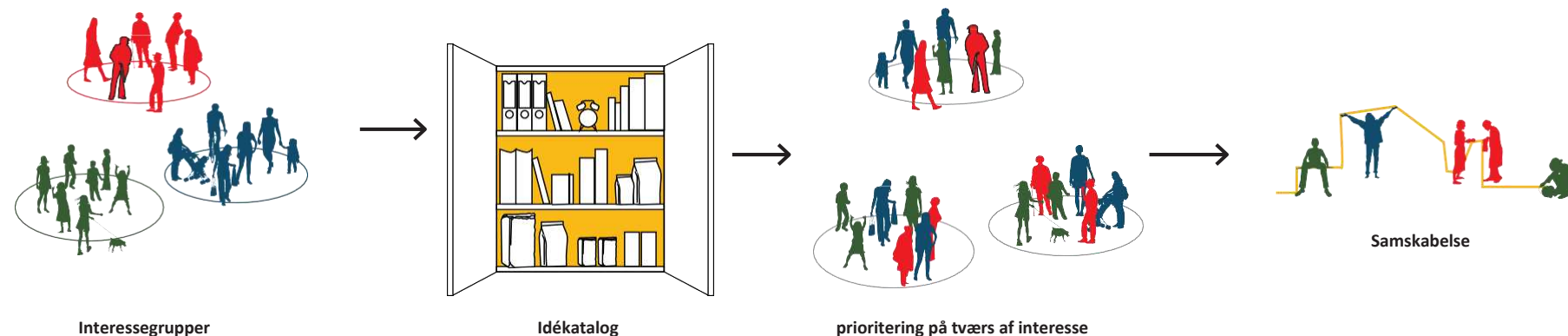


Workshop med elevråd på Ellebjerg Skole



Børnebyrum på Pios Plæne (Bevæg Byen, Københavns Universitet)

inddragelse



pio parken i byen

Projektområdet ligger i Kongens Enghaves Frederiksholm kvarter i den ældre del af Sydhavnen i Københavns Kommune. Et gammelt arbejderkvarter, der målt på socioøkonomiske tal og små boliger er et af kommunens 6 udsatte byområder. Københavns Kommune løfter den ældre del af Sydhavnen i perioden 2014-2023. Fra 2015-2020 gennemfører en lokal forankret styregruppe og et lokalt sekretariat en områdefornyelse i bydelen. Samtidig gennemføres der flere store investeringer i bydelen, herunder Sydhavnsmetroen, som åbner i 2023.

Pio Parken imødekommer en lokal efterspørgsel efter mødesteder for børn og unge samt inkluderende grønne byrum, der understøtter den lokale "sydhavnsånd", hvor man kan mødes på tværs af alder, social og kulturel baggrund.

projektområdet

Projektområdet ligger centralt i Frederiksholm kvarteret, som kun har få grønne områder og som er afgrænset af store veje - en af Københavns store indfaldsveje, P. Knudsens Gade, mod nord, samt Borgmester Christiansens Gade og Louis Pios Gade mod syd.

Projektområdet er ca. 30.000 m² og dækker både Ellebjerg Skole, fritidsinstitutionen ved Ellebjerg Skole og Frederiksholm Kirkes udearealer samt det grønne areal på hjørnet af Borgmester Christiansens Gade og Louis Pios Gade kaldet Pios Plæne.

Matriklerne er tydeligt afgrænset af fysiske hegn, låste låger og buskads. Foruden skole, kirke og fritidshjem afgrænses det grønne uderum af boliger, herunder ældreboliger langs Borgmester Christiansens Gade, almene boliger i Louis Pios Gade samt en haveforening omkring en sø.

udfordringer og potentialer fra tung trafik til tryk ankomst

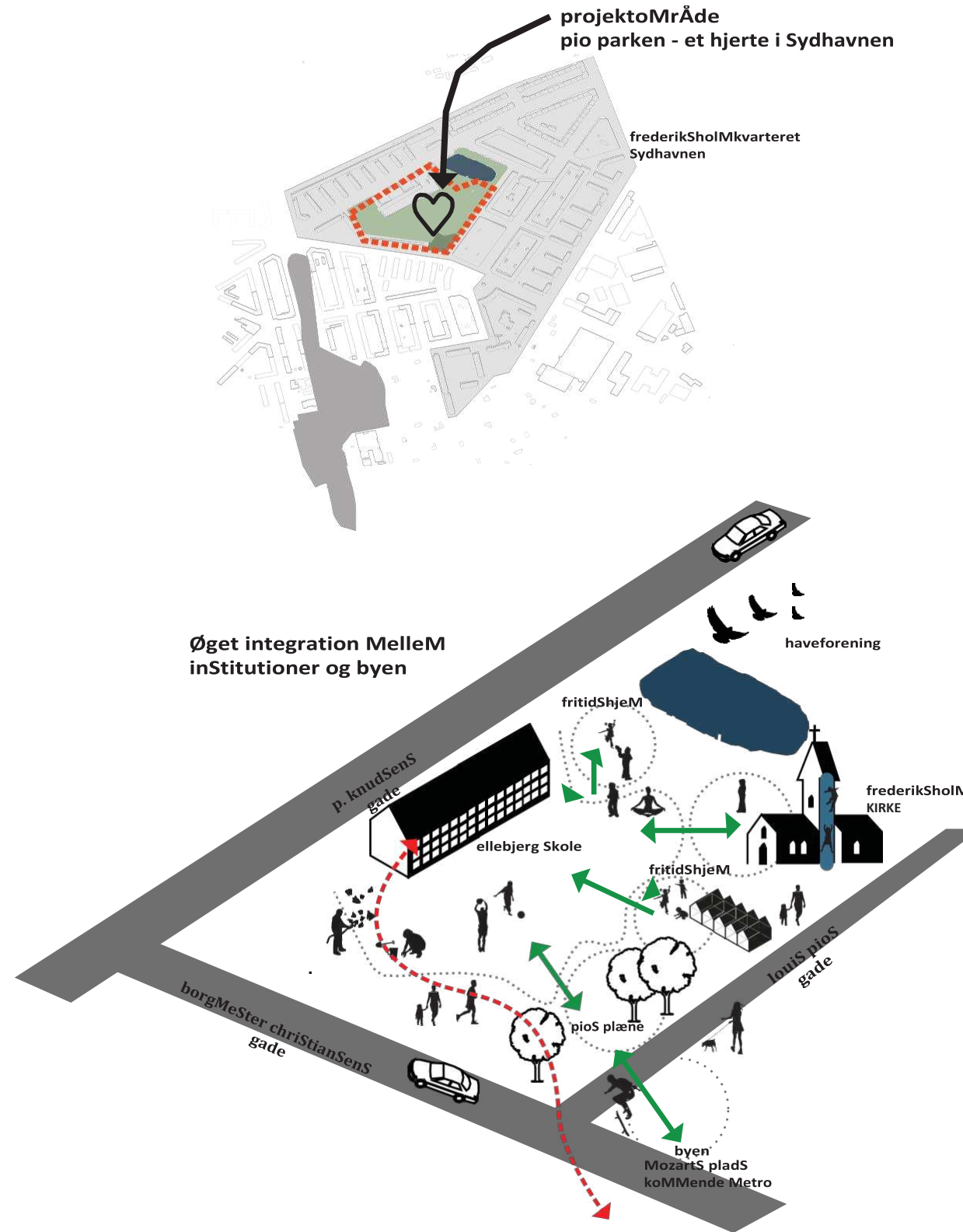
Ellebjerg Skoles hovedindgang ligger ud til den trafikerede P. Knudsens Gade. Ved at åbne uderummet op mod syd skabes der nye trygge og grønne veje til skolen.

Skolepark for hele kvarteret

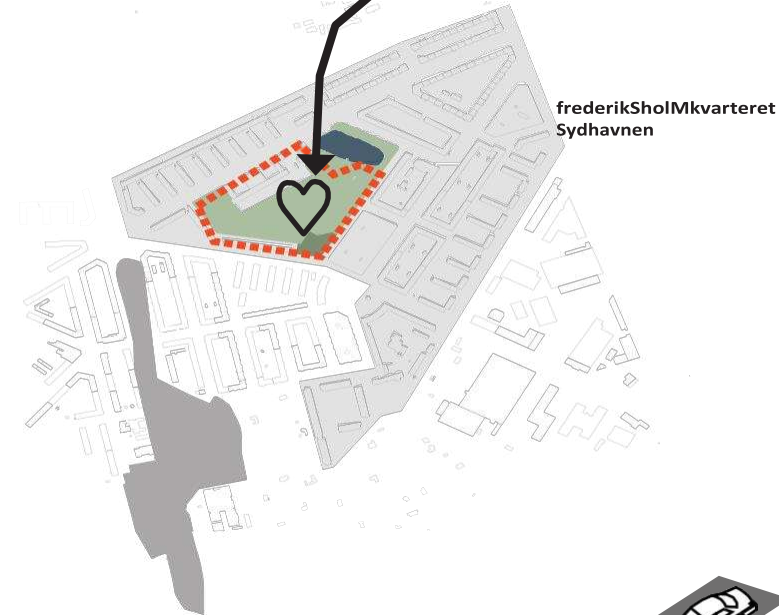
De store udearealer er i dag gemt væk bag hegn og buskads. Ved at skabe synlighed og identitet omkring Ellebjerg Skole samt øge tilgængeligheden, inviteres lokalområdet ind på kvarterets oversete mødested tæt på skole, fritidshjem, kirke, boliger og kommende metrostation.

nye sunde og aktive fællesskaber i Sydhavnen

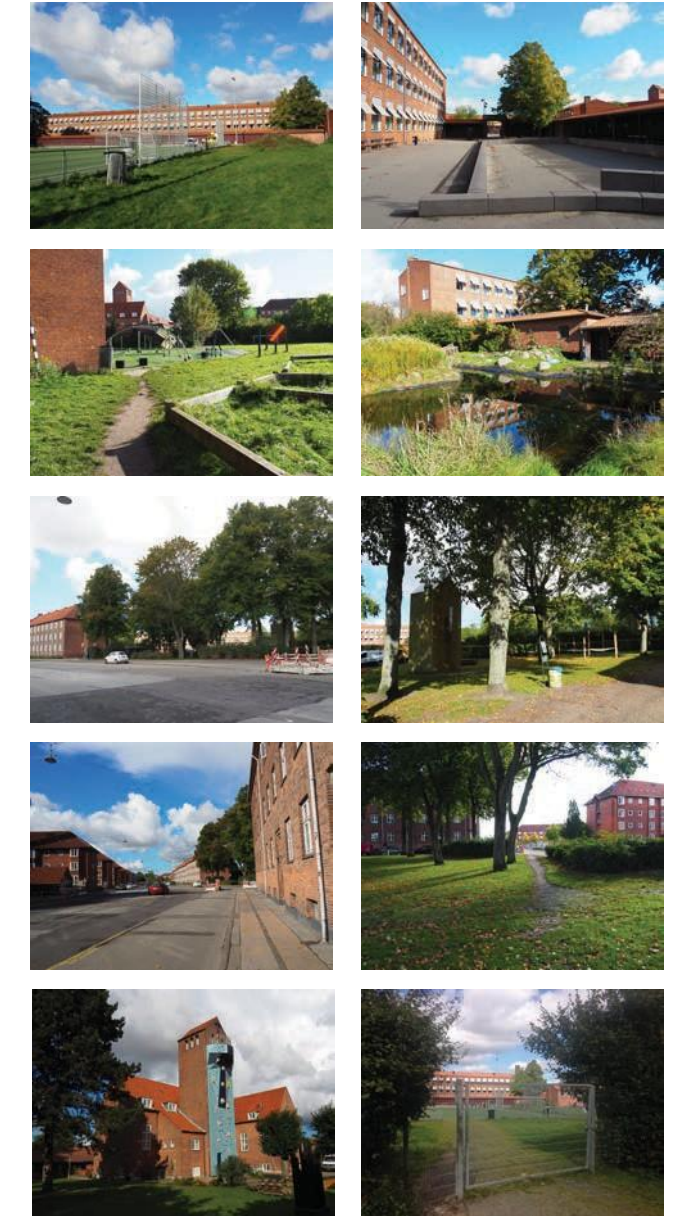
Uderummets 30.000 m² bindes bedre sammen og indrettes med flere funktioner, som åbner op for øget brug - både til udendørs undervisning og leg i frikvartererne og til foreningsliv og selvorganiserede aktiviteter udenfor skoletid. Udearealerne har potentiale til at være driver for sunde og aktive fællesskaber på tværs af sociale og kulturelle fællesskaber.



projektområdet pio parken - et hjerte i Sydhavnen



registreringsfotoS



projektområdet i dag

Skolens udearealer omfatter to asfalterede skolegårde, en grøn gård og skolehaver, hvor Kvarterhuset Sydhavnen også holder til, en hockeybane, en legeplads samt p-arealer ud mod P. Knudsens Gade.

fritidsinstitutionens udearealer omfatter et mindre boldbur og mindre grønne uderum.

Kirken råder over et mindre grønt uderum, p-arealer og en karakteristisk blå klatrevæg op ad kirketårnet.

Pios Plæne er et mindre grønt hjørne syd for skole og fritidshjem. I juni 2017 stod et midlertidigt børnebyrum færdigt, hvilket har givet "det oversete hjørne" identitet og synlighed.

i dé: 4 greb - en helhed

Til sammen udgør fire greb en robust og inkluderende park, der er dynamisk i dens udformning. Rammerne er sat, så stedet kan indtages med det samme, men så der samtidig er rum for, at sydhavnerne også kan sætte deres præg på parken over tid.

I Pio Parken dobbeltudnyttes mange grønne kvadratmeter, der ellers ligger ubrugte hen. Pio Parken er som et hjerte i Sydhavnen og vil inspirere og invitere hele kvarteret på tværs af interesse, kulturel baggrund og alder til at indtage parken på forskellige måder.

Hegn ryddes, og der skabes visuel og fysisk kontakt mellem matriklerne. En ny forbindelse skabes til Pios Plæne og til kirken, der er en aktiv medspiller i at forene deres uderum med skolens.

Den nye Pio Parken er både for skole og by, og der skabes et potentiale for et område, hvor man har et fælles ansvar og engagement. Aktiviteterne, der foregår i skoletiden bliver synlige for byen – og kan generere nyt liv udenfor skoletid. Samtidig med at skoleparken skaber rammer for helt nye aktiviteter. Dette vil skabe liv, tryghed og øget sammenhængskraft i kvarteret.

Pio Parken viderefører og forstærker eksisterende kvaliteter på skolen og i kvarteret. De 4 greb skaber en samlet helhed i frodige grønne rammer, således at Pio Parken bliver:

- Attraktiv i skoletiden, både i undervisning og i frikvarterer
- Attraktiv for fritidsinstitutionen, som efter sammenlægning i 2018 har brug for mere udeareal
- Attraktiv for sydhavnerne, der i høj grad mangler et naturligt mødested i kvarteret

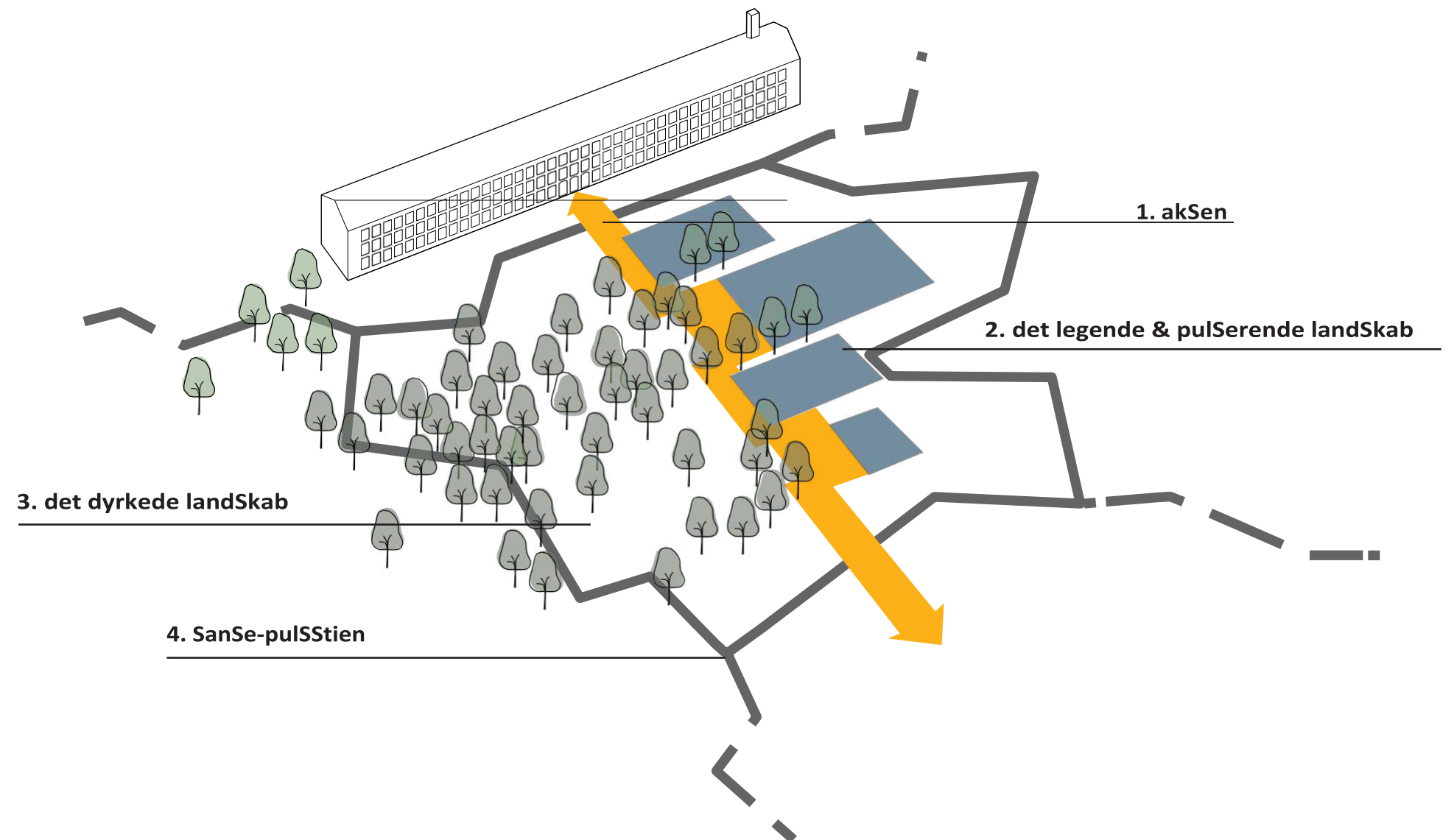
de 4 greb (udbygges på de følgende sider)

1. akSen kobler skole og by sammen, synliggør skolen i kvarteret, vender skolens hovedindgang mod kvarteret og skaber en tryk-skolevej.

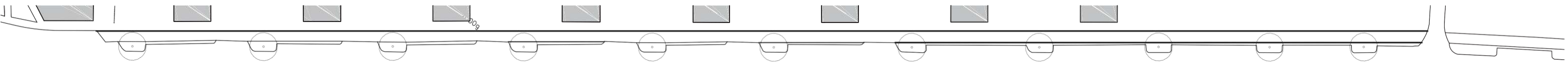
2. det legende & pulserende landSkab giver plads til, at både store og små kan være aktive omkring forskellige boldspil, (street)idræt, leg og bevægelse på flere multifunktionelle baner og felter.

3. det dyrkede landSkab viderefører iboende kvaliteter i skolehaven til resten af parken, så ophold, dyrkning og eksperimenter bliver tilgængeligt for både skole og by.

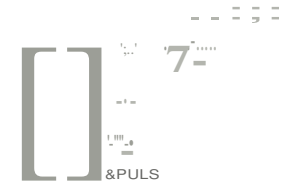
4. SanSe-pulSStien fører dig rundt i parken og kobler de nye bevægelsesrum og det grønne landskab sammen. Stiens afstikkere styrker integrationen med byen og inviterer både til motion og til slentreture.



Skitse for Slag 1:1000



=



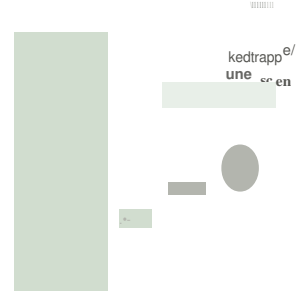
HAVEFORENING/ SØ

KVARTERSHYTTEN
Lokal beskæftigelsesindsats
OPZOOMERNE

1-1 vedebede
bu nl ::= J

Lysning
græsplæne til leg

træs
D multibane D spot IDRÆT
kunstgræs 13x21 m SANSE-P STIEN
D tribune D SO J 0 0 0 0
5mands boldbane 30 x 40 m mål kunstgræs JcK Sit, L
OM 0 , 0



? c NICSPOT
=

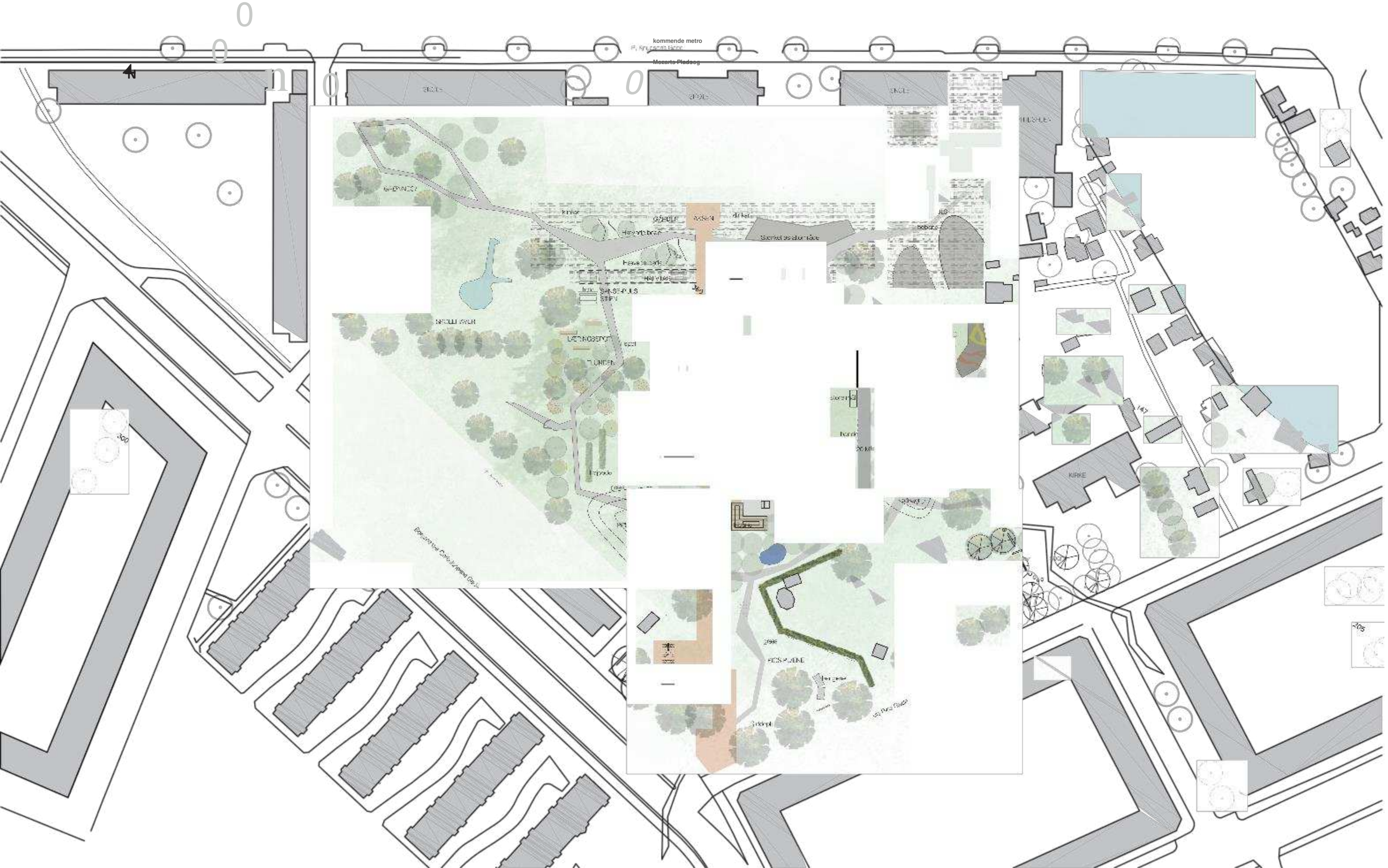
græs
D ne D une spot
STREET parkour
CH: j

<<:\
tårn

EI
EII ægelse
FRITIDSHJEM 0

LJ
AKSEN





1. akSen

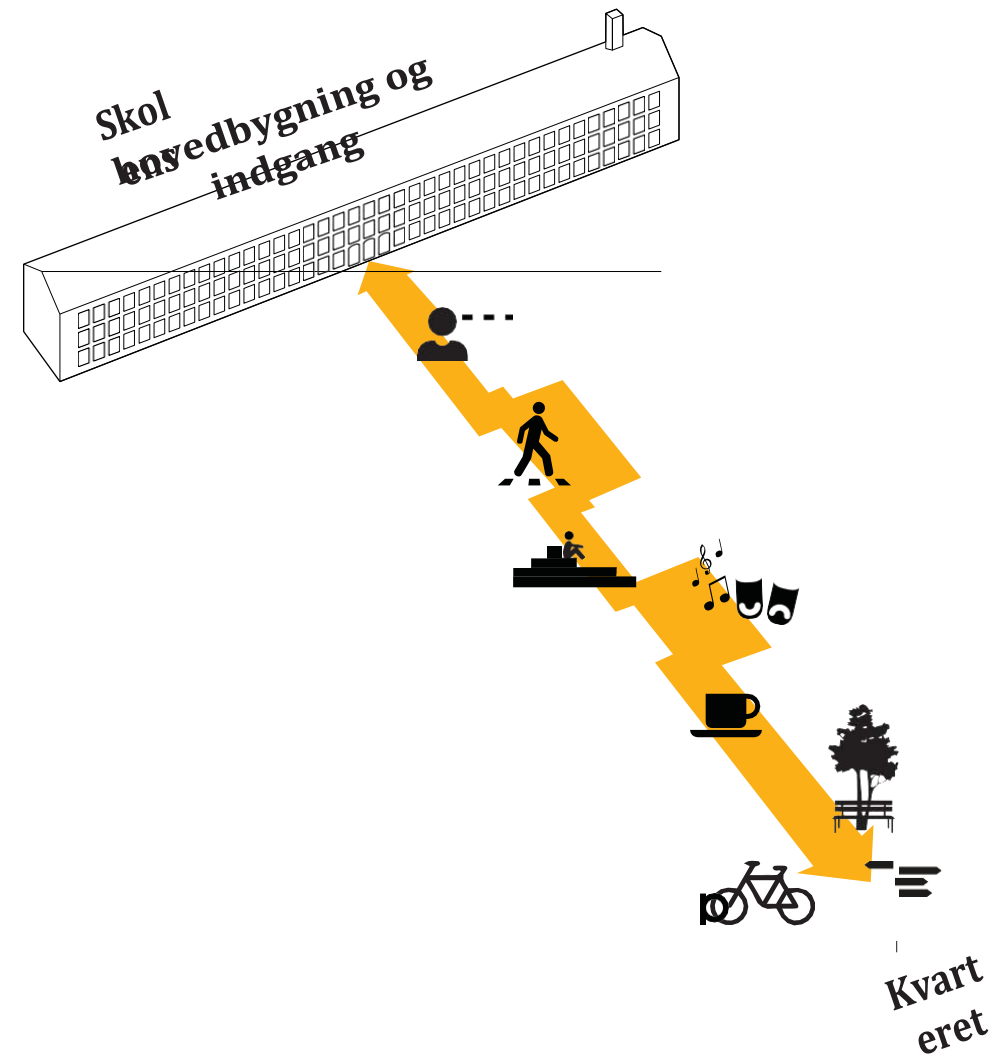
Ellebjerg Skoles arkitektur danner afsæt for den nye aksiale forbindelse, der skaber en ny indbydende hovedindgang til skolen og synliggør skolen i byen. Den primære sti gennem parken har en åben og inviterende karakter, som skaber tryghed for brugerne.

Aksen er et integrerende element; den er koblingen mellem skole og by, men den er samtidig også en rygrad gennem parken, hvor forskelligt indrettede landskaber lægger sig opad.

Aksen er et frirum og et pauserum midt i parken. Fladen er et fleksibelt rum, der kan indtages kreativt til leg, ophold og læring, alt efter dagen, året, vejret og behovet.

En scene kan indtages af elever eller lokale aktører til optræden. Nedgravede trampoliner inviterer til leg, når man færdes på stien. Kanterne langs stien er behandlet, så de indgår som en aktiv del af fladen til ophold og bevægelse og til håndtering af regnvand.

referencefotoS



collage

2. det legende & pulserende landskab

Et landskab præget af variation med rum i forskellige former og størrelser, forskellige underlag, varieret terræn og inspirerende udstyr inviterer til bevægelse på kendte og nytænkende måder. Idéen er at indrette området så fleksibelt, at sydhavnerne inspireres til at lege og bevæge sig sammen – både de programmerede og de uprogrammerede aktiviteter.

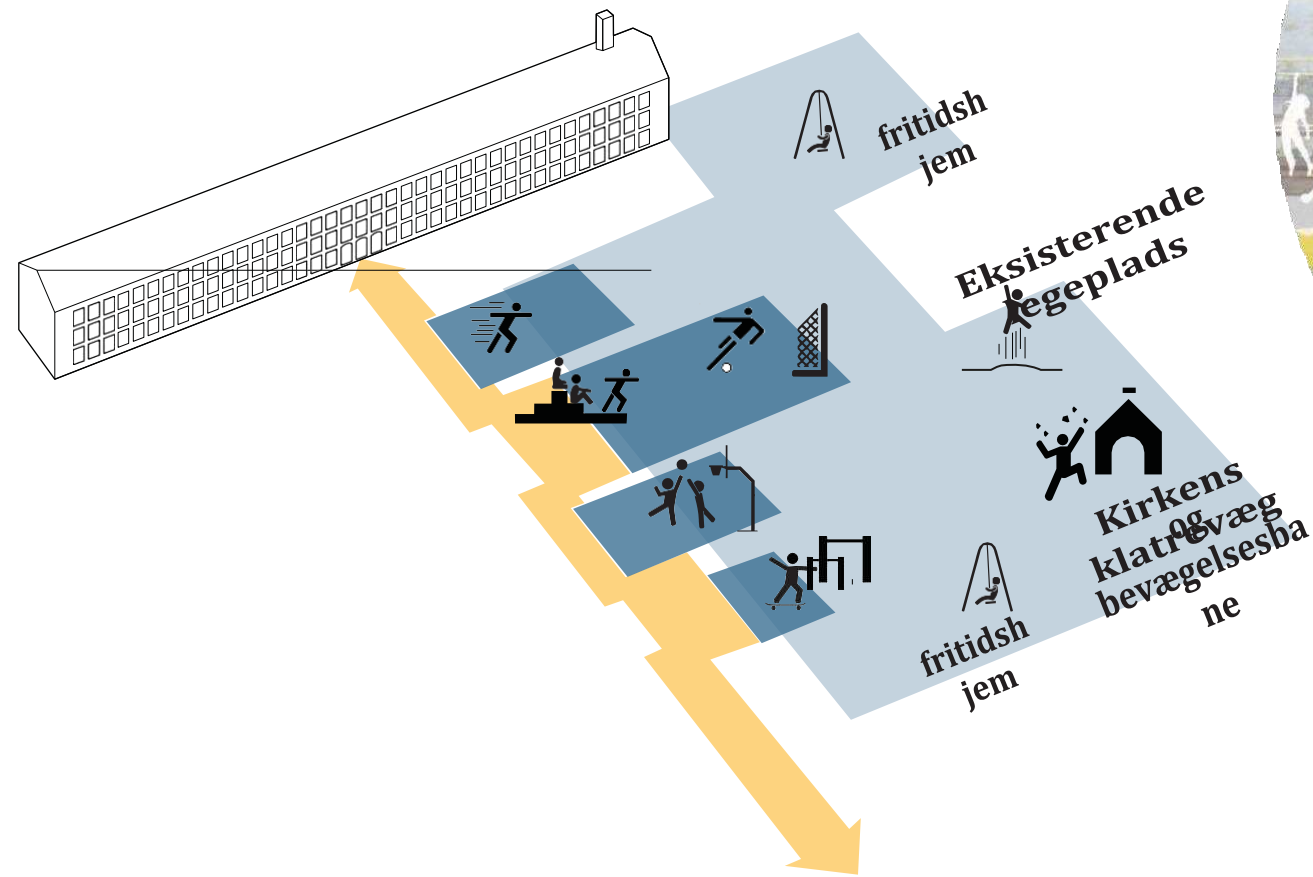
Mange forskelligartede arealer vil sikre, at mange aktiviteter kan foregå på samme tid og derved skabe mulighed for, at mange børn kan være aktive samtidig, alt efter alder, køn og temperament.

Aktive kanter og afgrænsninger omkring de forskellige arealer nytænkes som et inkluderende element i området. Kantzonerne skaber rum til ophold og bevægelse og giver flere mulighed for at blive involveret i de aktiviteter, der udfolder sig på og omkring banerne.

Aktiviteterne appellerer til bevægelse i frikvartererne og i undervisningen, men også udenfor skoletid skal området invitere til at mødes og være aktive sammen.

Boldspil er eftertragtet, men en undersøgelse viser, at den nuværende hockeybane, der bruges til boldspil, er det mest utrygge sted på skolen. Derfor skal parken også kunne rumme andre former for idræt, leg og bevægelse.

Den videre udvikling af det legende & pulserende landskab skal ske i tæt dialog med bl.a. underviserne på skolen og lokale foreninger.



collage

referencefotoS



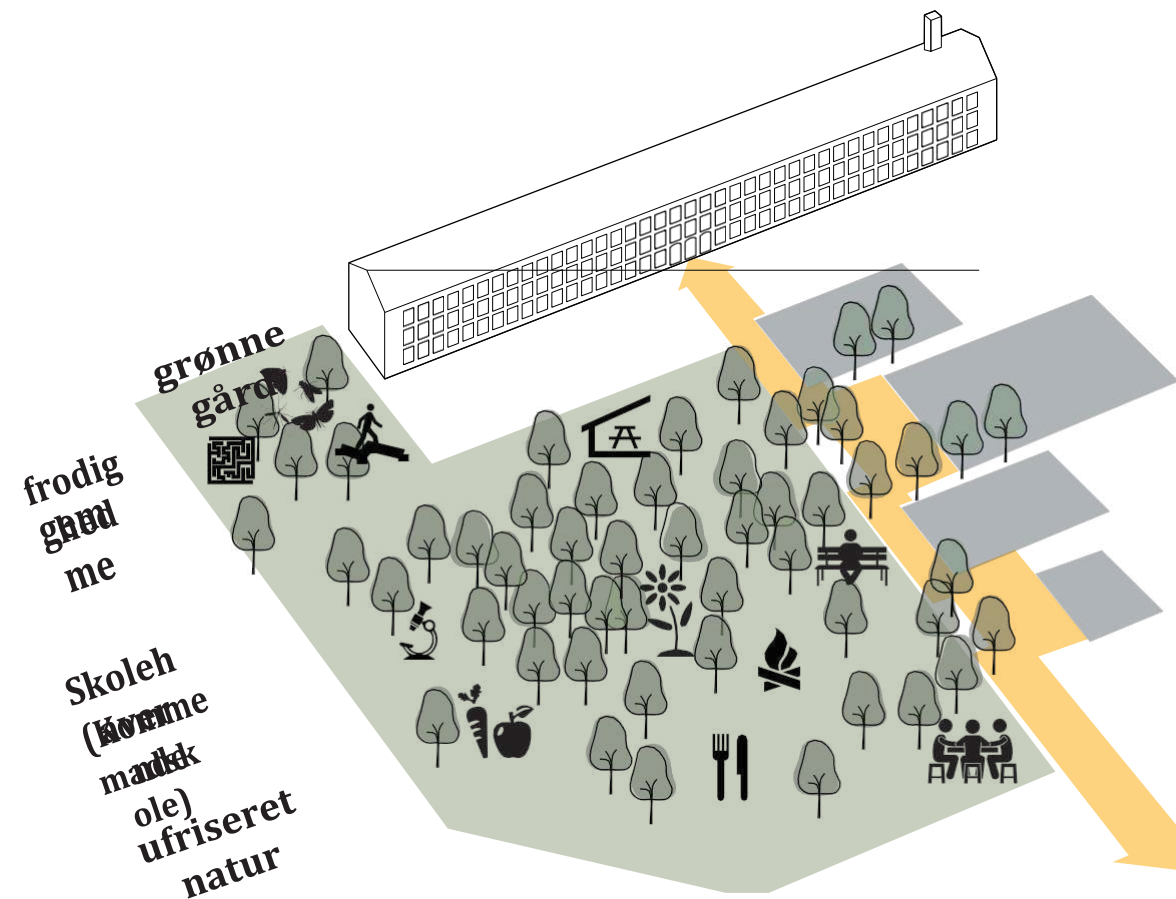
3. det dyrkede landSkab

I Pio Parken er der også plads til ro og fordybelse, både i frikvarterer, undervisning og udenfor skoletid. Skolens kommende profil som madskole og den ufriserede natur, der i dag er at finde i Grønne Gård og skolehaverne, sætter stemningen i Det dyrkede landskab.

Det dyrkede landskab er en oase af hjemmehørende frugttræer, hvor lysninger skaber plads til fx bål, læringsstationer, udeværksteder og højbede. Her er der rum for fællesskab, hvad enten det er klassen, der samles om arbejdsbordene, familien, der samles til fødselsdag om bålet, eller kvarteret, der mødes til produktion af æblemost og fællesspisning ved langbordene.

Skolehaverne er unik for skolen, og der er et stort ønske om at fastholde dem som deres eget aflukkede sted. Men samtidig er der et lokalt ønske om at udvide brugen af haverne og dobbeltudnytte faciliteterne. En ny låge i hegnet mod Pio Parken og en udvidet låneordning skal indgå i projektet.

Frodige kvadratmeter, hvor man kan mødes omkring udendørs aktiviteter, der kræver plads og robusthed, er attraktive i byen - især i Sydhavnen, hvor der er mange små lejligheder uden adgang til egne uderum og få grønne mødesteder.



collage

referencefotoS



4. SanSe-pulSStien

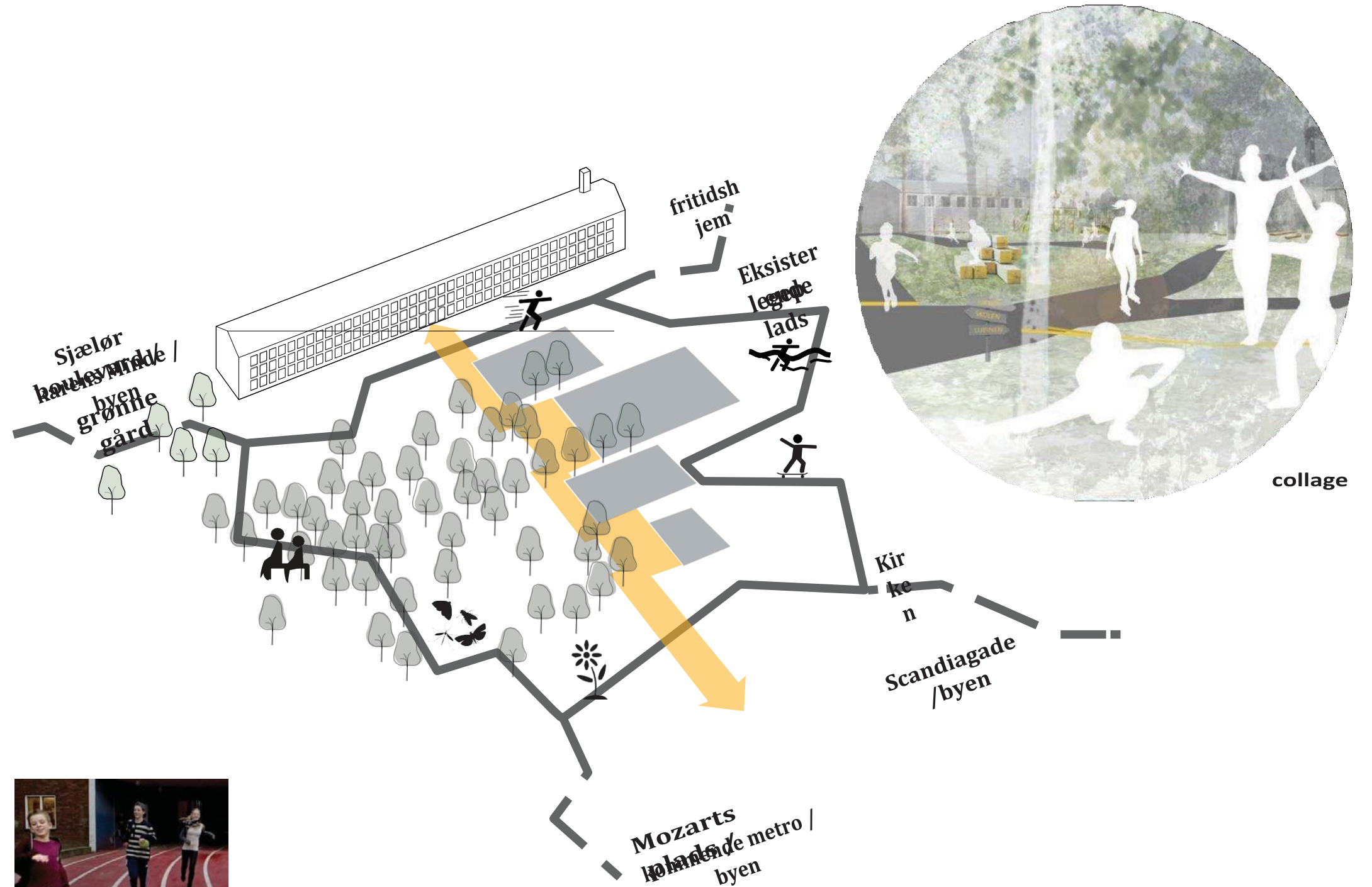
En 350 m lang sti danner et loop gennem Pio Parkens forskellige landskaber. Stien griber fat i eksisterende og nye lege- og læringsmiljøer på skolen. Men stien bliver også en kobling videre ud i byen, til kirken, den kommende metro på Mozarts Plads osv. Stien kan i princippet videreføres så langt, som der er behov for, og på den måde være et springbræt til nye forbindelser i byen.

Stien er uformel i sin karakter og bevæger sig gennem lunde og lysninger og bidrager på en og samme tid til en poetisk oplevelse af Pio Parken og til et motionsrum i det fri.

Som **SanSeSti** giver stien mulighed for at trække sig fra aktiviteterne midt i parken og finde nicher til ro og fordybelse, eller måske blot en slentretur rundt med ven og veninde, hvor der er ro til at snakke.

Som **pulSSti** giver stien mulighed for at sætte tempoet op. På den opstribede sti bevæger man sig op og ned ad bakker, og aktivitetsspotter ligger som nedslagspunkter langs stien og inspirerer til forskellige aktiviteter undervejs. Pulsstien kan benyttes til en tiltrængt løbetur midt i undervisningen, eller den kan indgå i idrætstimerne, i forenings- og spontane aktiviteter som en anderledes måde at få pulsen op. Eleverne vil komme til at bevæge sig mere, da stien gør det nemt at bruge uderummet.

referencefotos



collage

brug SS cenarioer

Mange lokale aktører har allerede et stort ejerskab til området, mens andre i højere grad kan se sig selv blive aktive medspillere i takt med en omdannelse af området til en fælles park. En kommende Pio Parken rummer derfor også både velkendte og nye aktiviteter. Her er et bud på, hvordan parken aktiveres på forskellige tidspunkter i løbet af ugen og året. Projektets lokale arbejdsgruppe vil løbende kvalificere brugsscenarioerne.

det legende og pulserende landskab inklusiv SanSe-pulsstien

	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Weekend
Skoletid 8-15	Skoleidræt og frikvarter					Open parkour, streetgames, kampe (fx rugby, fodbold)
Eftermiddag 15-18	Fritidshjem, løbeklub og senioraktiviteter	Brobyggende foreningsaktiviteter (fx fodbold, rugby, dans)	Fritidshjem og senioraktiviteter	Brobyggende foreningsaktiviteter (fx fodbold, rugby, dans)	Løbeklub	Selvorganiserede aktiviteter*
Aften 18-22	Selvorganiserede aktiviteter*	Foreningsidræt	Løbeklub og selvorganiserede aktiviteter*	Foreningsidræt		

*fx basket, fodbold, skate, trampolin, sjippetov, børnefamilier på legepladsen, stavgang, online-organiserede motionsklubber

det dyrkede landskab

	Mandag	Tirsdag	Onsdag	Torsdag	Fredag	Weekend
Tidlig morgen (sommer)	Yoga	Tai chi	Yoga	Tai chi	Yoga	Selvorganiserede aktiviteter**/ Haveaktiviteter (Det Grønne Netværk)
Skoletid 8-15	Udeskole* og frikvarter					
	Opzoomernes Havedag (lokal beskæftigelsesindsats)			Opzoomernes Havedag (lokal beskæftigelsesindsats)		
Eftermiddag 15-18	Rollespil	Spejder (børn)	Fritidshjem (fx leg, snobrød, byggelegeplads)	Rollespil (børn)		
Aften 18-22	Selvorganiserede aktiviteter**	Spejder (unge)	Fællesspisning for hele kvarteret i den udendørs madskole	Rollespil (unge)		

* fx madkundskab, naturfag, håndværk og design, dansk, matematik mv.

**fx picnic, børnefødselsdage, aktiviteter efter søndagsgudstjeneste mv.

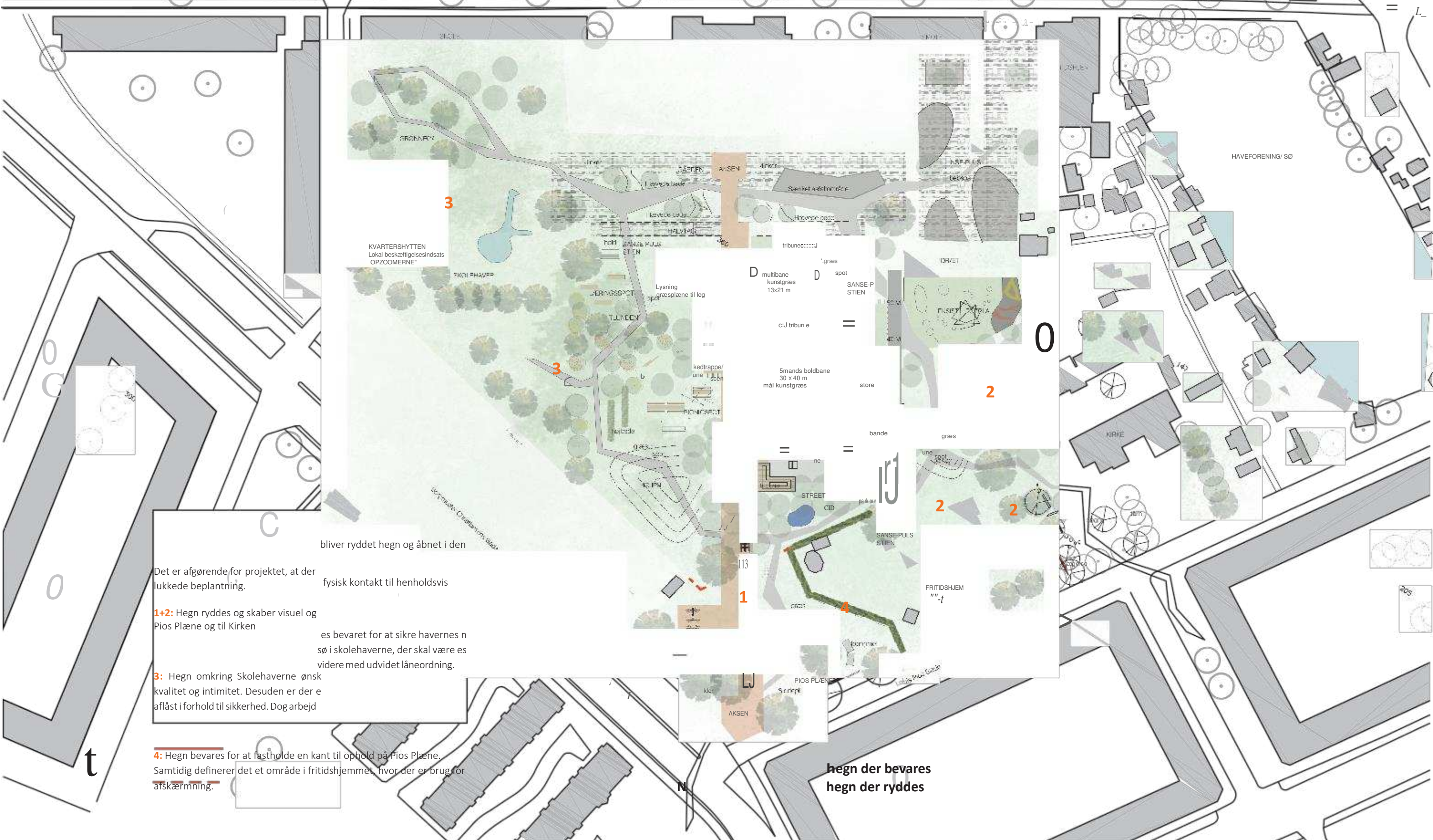
Skolernes ferier

Feriecamp (gratis kultur- og fritidsaktiviteter i Københavns Kommune)
 Spejderlejr
 Sommertræf rollespil
 Open air bio
 Teaterværksted
 GAME ferieaktiviteter
 Sommermotorik for 1-3 årige
 Bybi-kursus

Events

Sydhavnen Games
 Skole OL
 Høstfest
 Fritidshjemets sommerfest
 Kvarterhusets sommerfest
 1.maj
 SV-festival
 Gadeidrættens Dag
 Street GAME

Skitse for Slag, hegn



bliver ryddet hegn og åbnet i den

Det er afgørende for projektet, at der lukkede beplantning.

fysisk kontakt til henholdsvis

1+2: Hegn ryddes og skaber visuel og Pios Plæne og til Kirken

es bevaret for at sikre havernes n sø i skolehaverne, der skal være es videre med udvidet låneordning.

3: Hegn omkring Skolehaverne ønsk kvalitet og intimitet. Desuden er der e aflåst i forhold til sikkerhed. Dog arbej

4: Hegn bevares for at fastholde en kant til ophold på Pios Plæne. Samtidig definerer det et område i fritidshjemmet, hvor der er brug for afskærmning.

hegn der bevares
hegn der ryddes

0 (

Mozarts Plads og
kommende metro

\

0 0

princip Snit

Skolehaver Sanse-puls stien Frugtlund Tribune og scene Løbebane Eksisterende legeplads

det dyrkede landSkab **akSen** **det legende & pulSerende landSkab**

Snit aa

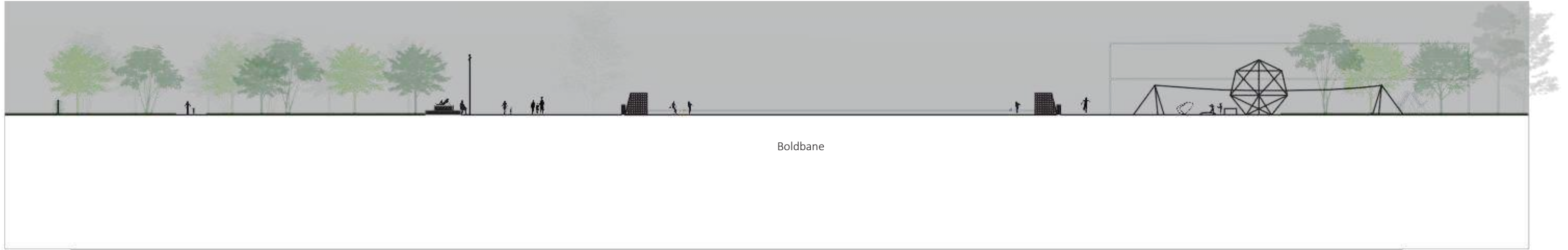
SFO Sanse-puls stien Streetområde Tribuner Boldbane Opholdskanter Multibane Ophold under halvtag Nedsænket bane Hovedbygning

Snit bb

det legende & pulSerende landSkab

Skolegård

Skolehaver Sanse-pulsstien Terrænbakke Tribune Streetområde Løbebane Sanse-puls stien Terrænbakke



N

0
^ , ;

Mozarts Plads og
kommende metro



Økono MiSk over Slag

Øverslag Pio Parken - et hjerte i Sydhavnen

Anlægsudgifter

Byggeplads og Rydning 1.000.000

Terrænregulering 900.000

Belægning

Aksen 1.300.000

Skolegård 900.000

Multibane og boldbane (kunstgræs) 1.500.000

Sanse- pulssti 1.800.000

Opstribning 80.000

Siddekanter, beton 300.000

Gruspladser og grusstier 90.000

Delsum, Belægning 5.970.000

Inventar inkl. levering og montering

Inventar Det Legende & Pulserende Landskab 450.000

Inventar Det Dyrkede Landskab 600.000

Nedslagspunkter langs Sanse-puls Sti 500.000

Depotskur 100.000

Trætribuner 1.350.000

Bander 225.000

Delsum, Inventar 3.225.000

Beplantning

Træer, inkl. rodvenligt bærelag 500.000

Buske 750.000

Delsum, Beplantning 1.250.000

Kloak 100.000

Belysning

Effektbelysning 500.000

Orienteringslys 500.000

Delsum, Belysning 1.000.000

Samlet anlæg, ekskl. uforudsete 13.445.000

Uforudsete udgifter 1.350.000-2.000.000

Projektledelse Københavns Kommune 1.600.000

Rådgiverhonorar 1.800.000-2.300.000

Risikotillæg 0-2.900.000

Ialt (ekskl. moms) 18-22.000.000



TM49 Kulbaneparken – håndtering af jordforurening og landskabelig bearbejdning af terræn



Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog på mødet den 22. september 2016 at igangsætte en udvikling af Kulbaneparken med vedtagelse af kvarterplanen for Områdefornyelsen Kulbanekvarteret. Med Budget 2018 blev der afsat 7,9 mio. kr. til en bemanded legeplads i Kulbaneparken, hvilket indebærer anlæg af bygninger, legeområde og en aktivitetssti. Der er desuden afsat 3,0 mio. kr. til parkstier og 4,0 mio. kr. til anlæg af basale funktioner i parken i kvarterplanen for Områdefornyelsen Kulbanekvarteret.

I forbindelse med myndighedsbehandlingen i februar 2018 viste det sig, at Banedanmarks forpligtelse til at reetablere parken begrænser sig til de delarealer, hvor der er foretaget gravearbejde i forbindelse med anlægget af København-Ringstedbanen. Dele af arealet indeholder derfor forurenet jord og må ikke anvendes til rekreative formål. Det kan betyde, at de forurenede delområder må hegnes ind og ikke vil være tilgængelige for offentligheden. Håndtering af de forurenede jordarealer er således en forudsætning for, at den kommende offentlige park med bemanded legeplads, stisystemer og basale parkfunktioner kan etableres. Derudover er terrænet svært tilgængeligt og indbyder ikke til ophold, aktiviteter eller byliv. Det skyldes, at ca. halvdelen af arealet udgøres af en 4,5 meter høj jordvold med stejle skråninger placeret ovenpå tunneldækket af den delvist nedgravede København-Ringstedbane.

Indhold

Kulbaneparken skal over de kommende år udvikles til en attraktiv og grøn bypark i Kulbanekvarteret, som er et udsat byområde. Parken udvikles med afsæt i udviklingsplanen for Kulbanekvarteret, som udgør en plan for, hvordan en ændret bystruktur med nye boliger, funktioner og bedre sammenhæng for både biler og bløde trafikanter kan integrere byområdet med de omkringliggende områder og skabe et velfungerende kvarter. Principper fra udviklingsplanen forventes at indgå i en ny lokalplan og et kommuneplantillæg for området.

Dette budgetnotat indeholder to scenarier. I scenarie 1 gennemføres udelukkende de jordforureningstiltag og terrænbearbejdning, der er nødvendige for at kunne etablere de funktioner, der vedrører den bemandede legeplads, mens de øvrige forurenede delarealer i parken indhegnes. Scenarie 1, som består af en minimumsløsning, har anlægsudgifter på i alt 5,5 mio. kr. Heraf kan 3,6 mio. kr. finansieres af Teknik- og Miljøforvaltningens overskuds-/underskudsmodel, hvilket efterlader et finansieringsbehov på 1,9 mio. kr.

I scenarie 2 afsættes der midler til at håndtere alle de forurenede delarealer i Kulbaneparken og til rettidigt at udforme terrænet, så fundamentet for realisering af udviklingsplanen etableres, og de allerede planlagte og finansierede parkfunktioner kan etableres hensigtsmæssigt i terrænet fra start.

Scenarie 2 har anlægsudgifter på i alt 8,9 mio. kr. Heraf kan 3,6 mio. kr. finansieres af Teknik- og Miljøforvaltningens overskuds-/underskudsmodel, hvilket efterlader et finansieringsbehov på 5,3 mio. kr. Begge scenarier anlægges efter samme tidsplan, da både projektering og anlæg skal koordineres med de øvrige anlæg i Kulbaneparken.

Kultur- og Fritidsudvalget besluttede på mødet den 28. september 2017 at afsætte midler til planlægning af en 8-mands kunstgræsbane i Kulbaneparken. Der blev udarbejdet et budgetnotat om anlæg af kunstgræsbanen til Overførselssagen 2017-2018, men der blev ikke afsat midler til projektet. Kultur- og Fritidsudvalget besluttede på mødet den 24. april 2018, at der skulle udarbejdes et budgetnotat om projektet til forhandlingerne om Budget 2019. En mindre del af kunstgræsbanen befinder sig på forurenede jord, se bilag 1.

Scenarie 1. Minimumsløsning med henblik på at muliggøre anlæg af bemandede legeplads (1,9 mio. kr. i anlæg)

I scenarie 1 gennemføres udelukkende forureningshåndtering og landskabelig bearbejdning af de arealer, som er absolut nødvendige for korrekt og sikkert at kunne anlægge den bemandede legeplads. Dette areal udgør ca. en tredjedel af parkens samlede areal.

Scenarie 1 indebærer, at de arealer, som ikke forureningshåndteres, forventes at skulle hegnes ind med 2.000 meter hegn. Dette vil begrænse adgang og mulige placeringer for de planlagte parkfunktioner og dels forhindrer åbninger til parken fra Vigerslevvej og fra klimaprojektet på Kulbanevej, der fik bevilliget byrumsmidler ved Budget 2018. Denne løsning vil ikke harmonere med de lokale borgeres ønsker og den overordnede udviklingsplan for kvarteret. Placering af en kunstgræsbane i Kulbaneparken vil med denne løsning kræve en særskilt håndtering af den forurenede jord på banens areal.

Scenarie 2. Håndtering af forurenede jord og landskabelig bearbejdning af hele Kulbaneparken (5,3 mio. kr. i anlæg)

I scenarie 2 gennemføres forureningshåndtering og landskabelig bearbejdning af hele Kulbaneparkens areal. Det foreslås, at den forurenede jord håndteres ved, at der på de berørte arealer udlægges et net, der adskiller ren jord fra forurenede jord. Herefter skal der udlægges mindst 50 centimeter ren jord, mens en mindre mængde forurenede jord skal deponeres. Dette er minimumskrav ifølge miljølovgivningen og er en forudsætning for, at arealet må anvendes til rekreative formål.

Samtidig med håndteringen af den forurenede jord gennemføres en landskabelig bearbejdning af terrænet, der medfører, at det utilgængelige terræn omdannes fra et stort teknisk anlæg til at kunne fungere som en park med plateauer til forskellige rekreative formål.

Der er synergieffekter og besparelser forbundet med at gennemføre disse tiltag i en samlet løsning for hele parken.

- Ved at håndtere jordforurening og landskabsbearbejdning i én samlet etape (scenarie 2) i stedet for to tidsforskudte etaper (scenarie 1 og en efterfølgende håndtering af de resterende arealer, når der er skaffet finansiering til det) vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at der kan spares ca. 2,5 mio. kr. Dette beløb dækker blandt andet over dobbeltudgifter til rådgiverhonorarer, køreveje, byggeplads og miljøundersøgelser.

- Ved at forureningshåndtere alle forurenede delarealer vil der være uhindret offentlig adgang til hele parken og en indhegning af parkens forurenede arealer undgås.
- Ved en landskabelig bearbejdning vil hele parkarealet understøtte den tiltænkte parkfunktion. Hermed kan de funktioner, der knytter sig til den bemandede legeplads (legeareal og aktivitetssti), kunne placeres rigtigt i terrænet fra start. De første basale parkfunktioner, der finansieres af områdefornyelsens basisbevilling, kan etableres i henhold til udviklingsplan for Kulbanekvarteret. Det drejer sig om resten af aktivitetsstien samt parkstier, byrum og beplantning. Dermed undgås det, at disse funktioner skal fjernes og reetableres på et senere tidspunkt.
- En gennemførelse af scenarie 2 vil endvidere betyde, at kunstgræsbanen kan anlægges uden behov for særskilt at afsætte midler til håndtering af forurenede jord på kunstgræsbanens areal.

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet understøtter målet om, at Kulbaneparken i 2020 udgør et samlende mødested i kvarteret med en bemanded legeplads og et stiforløb, som skaber en sammenhængende basispark. Dermed understøttes målsætningerne i *Fællesskab København* om, at københavnernes opholder sig 20 % mere i byens rum, og at 90 % af københavnernes er enige i, at deres lokalområde er levende og varieret i 2025.

Derudover indgår projektet i Områdefornyelsen Kulbanekvarteret og bidrager således til målsætningerne om at løfte Københavns udsatte byområder, jf. *Politik for Udsatte Byområder*. Kulbaneparken kan med sin størrelse (40.000 kvadratmeter) og centrale placering omdannes til at skabe sammenhæng på tværs af kvarteret og styrke det lokale hverdagsliv med mere bynatur samt bedre muligheder for byliv, ophold og aktiviteter for områdets børn og voksne. Dette bidrager også til målsætningerne i *Politik for Udsatte Byområder* om bedre byliv og en mere sammenhængende by.

Scenarie 1 har en estimeret beskæftigelseeffekt på 6,6 årsværk, og scenarie 2 har en estimeret beskæftigelseeffekt på 10,7 årsværk.

Økonomi

Scenarie 1. Minimumsløsning med henblik på at muliggøre anlæg af bemanded legeplads
Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på 5,5 mio. kr. i perioden 2018-2020. Heraf kan 3,6 mio. kr. dækkes af Teknik- og Miljøforvaltningens overskuds-/underskudsmodel, hvilket efterlader et finansieringsbehov på 1,9 mio. kr. Projektet forventes ibrugtaget i november 2020.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 1

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Scenarie 1. Minimumsløsning med henblik på at muliggøre anlæg af bemanded legeplads	Anlæg	100	1.075	725			1.900
Udgifter i alt		100	1.075	725			1.900

Scenarie 2. Håndtering af forurenede jord og landskabelig bearbejdning af hele Kulbaneparken

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på 8,9 mio. kr. i perioden 2018-2020. Heraf kan 3,6 mio. kr. dækkes af Teknik- og Miljøforvaltningens overskuds-/underskudsmodel, hvilket efterlader et finansieringsbehov på 5,3 mio. kr. Projektet forventes ibrugtaget i november 2020.

Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder, scenarie 2

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Scenarie 2. Håndtering af forurenede jord og landskabelig bearbejdning af hele Kulbaneparken	Anlæg	175	1.925	3.224			5.324
Udgifter i alt		175	1.925	3.224			5.324

Risikovurdering

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

Anlægsforholdene er komplicerede, da parkarealet er placeret ovenpå den halvt nedgravede København-Ringstedbane. Dette kan medføre en række tekniske udfordringer vedrørende belastning af tunneldækket, ligesom adgangsforholdene til arealet besværliggøres. Dette udgør en risiko for rettidig udførelse af projektet og kan påvirke økonomien.

Hele arealet blev i forbindelse med anlæg af København-Ringstedbanen eksproprieret af Banedanmark, men overdrages medio 2018 til Københavns Kommune. Herefter er Københavns Kommune igen ejer af størstedelen af arealet. Et mindre delareal over tunneldækket vil fortsat være ejet af Banedanmark, men Københavns Kommune vil have brugsret til og drifte arealet i lighed med det øvrige parkareal. Arealet over tunneldækket og over jordankre er pålagt en række servitutter om blandt andet belastning, beplantning med videre. Ligeledes skal Banedanmark kunne tilgå tunneldækket med henblik på at servicere det. Service af tunneller sker typisk med intervaller på 30-40 år. Der er taget højde for alle servitutter og øvrige forhold i den planlagte indretning og fremtidige udvikling af Kulbaneparken.

Bevillingstekniske oplysninger

Scenarie 1. Minimumsløsning med henblik på at muliggøre anlæg af bemandet legeplads
Projektet har estimerede anlægsudgifter på 5,5 mio. kr. i perioden 2018-2020. Heraf kan 3,6 mio. kr. dækkes af Teknik- og Miljøforvaltningens overskuds-/underskudsmodel, hvilket efterlader et finansieringsbehov på 1,9 mio. kr.

Tabel 3 – Anlægsudgifter, scenarie 1

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering	100	75	50			225	225*
- Udførsel		1.000	675			1.675	1.675*
Anlægsudgifter i alt	100	1.075	725			1.900	1.900*

Tabel 4 – Tidsangivelse (scenarie 1)

Anlægsprojektet forventes igangsat september 2019 og ibrugtaget november 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	September 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	November 2020

Scenarie 2. Håndtering af forurennet jord og landskabelig bearbejdning af hele Kulbaneparken

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 8,9 mio. kr. i perioden 2018-2020. Heraf kan 3,6 mio. kr. dækkes af Teknik- og Miljøforvaltningens overskuds-/underskudsmodel, hvilket efterlader et finansieringsbehov på 5,3 mio. kr.

Tabel 5 – Anlægsudgifter, scenarie 2

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
Anlægsudgift							
- Projektering	175	125	87			387	387*
- Udførsel		1.800	3.137			4.937	4.937*
Anlægsudgifter i alt	175	1.925	3.224			5.324	5.324*

Tabel 6 – Tidsangivelse (scenarie 2)

Anlægsprojektet forventes igangsat september 2019 og ibrugtaget november 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	September 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	November 2020

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

Ved Budgetaftale 2018 blev der bevilget 7,9 mio. kr. til en bemandet legeplads i Kulbaneparken

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2018							7.900
Afsatte midler i alt							7.900

Bilag

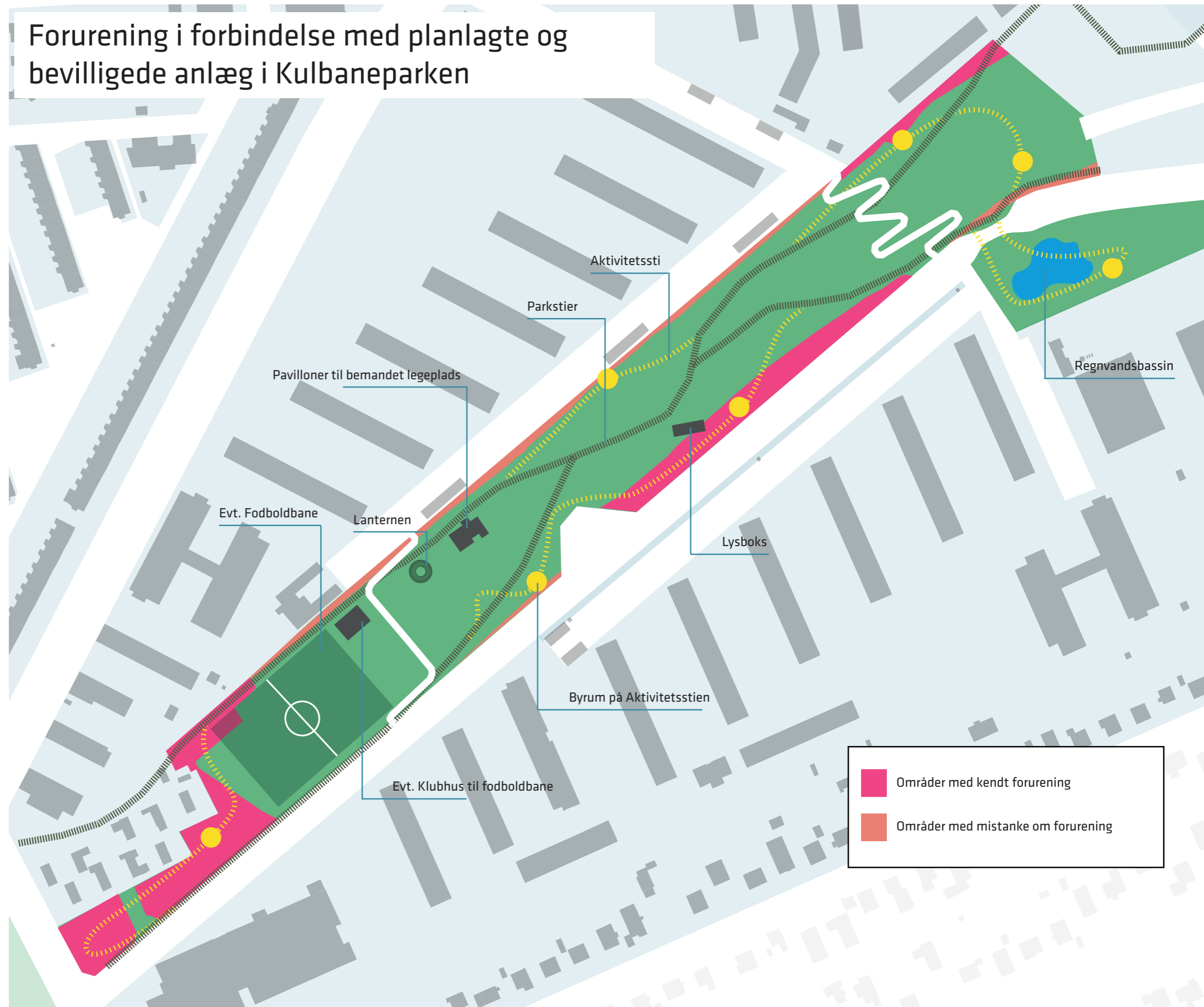
Bilag 1. Forurening i forbindelse med planlagte og bevilligede anlæg i Kulbaneparken (kort)

Bilag 2. Illustrationer af Kulbaneparken

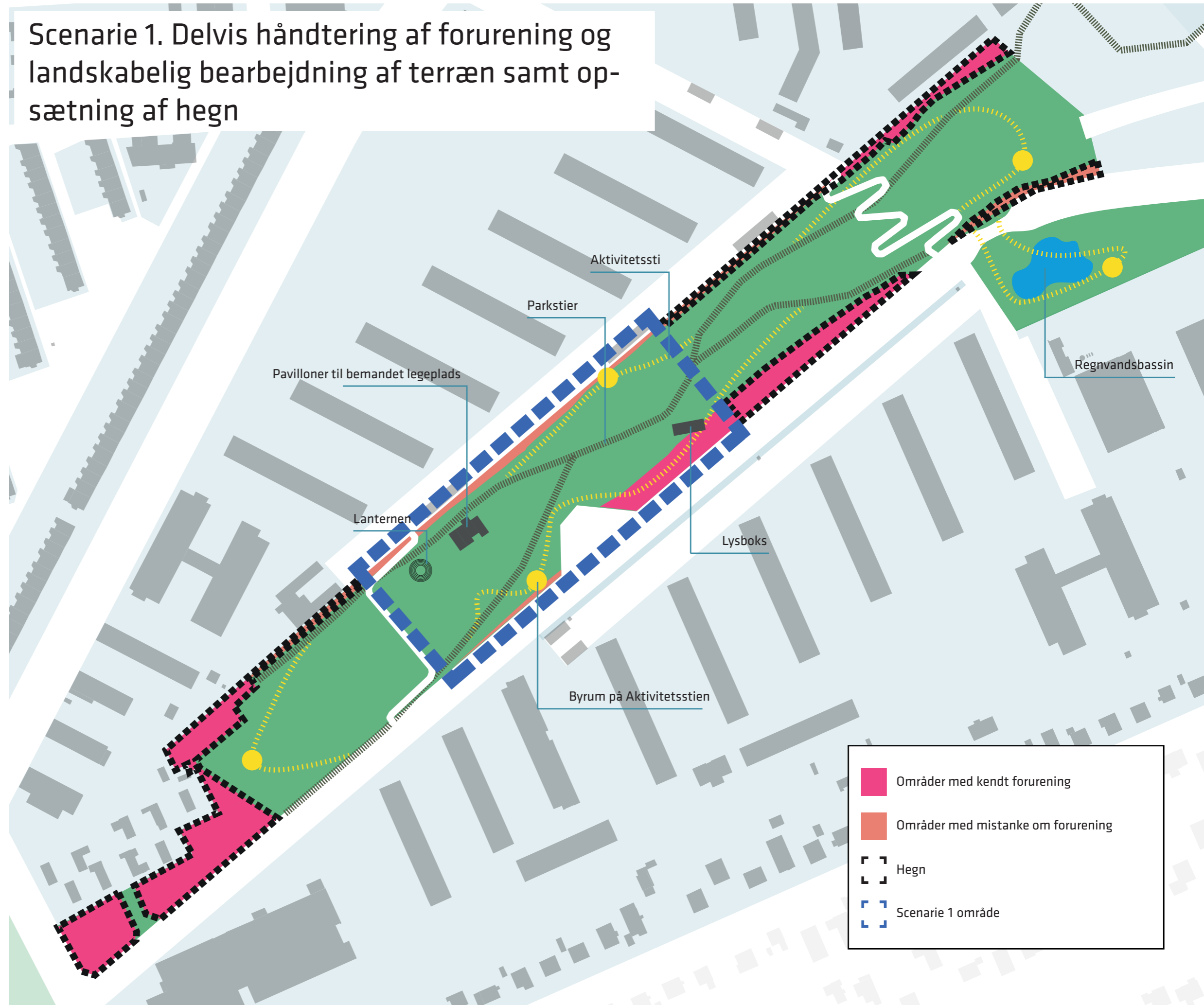
Bilag 1: Overblik over forurening, scenarie 1 og 2

Side 1/3

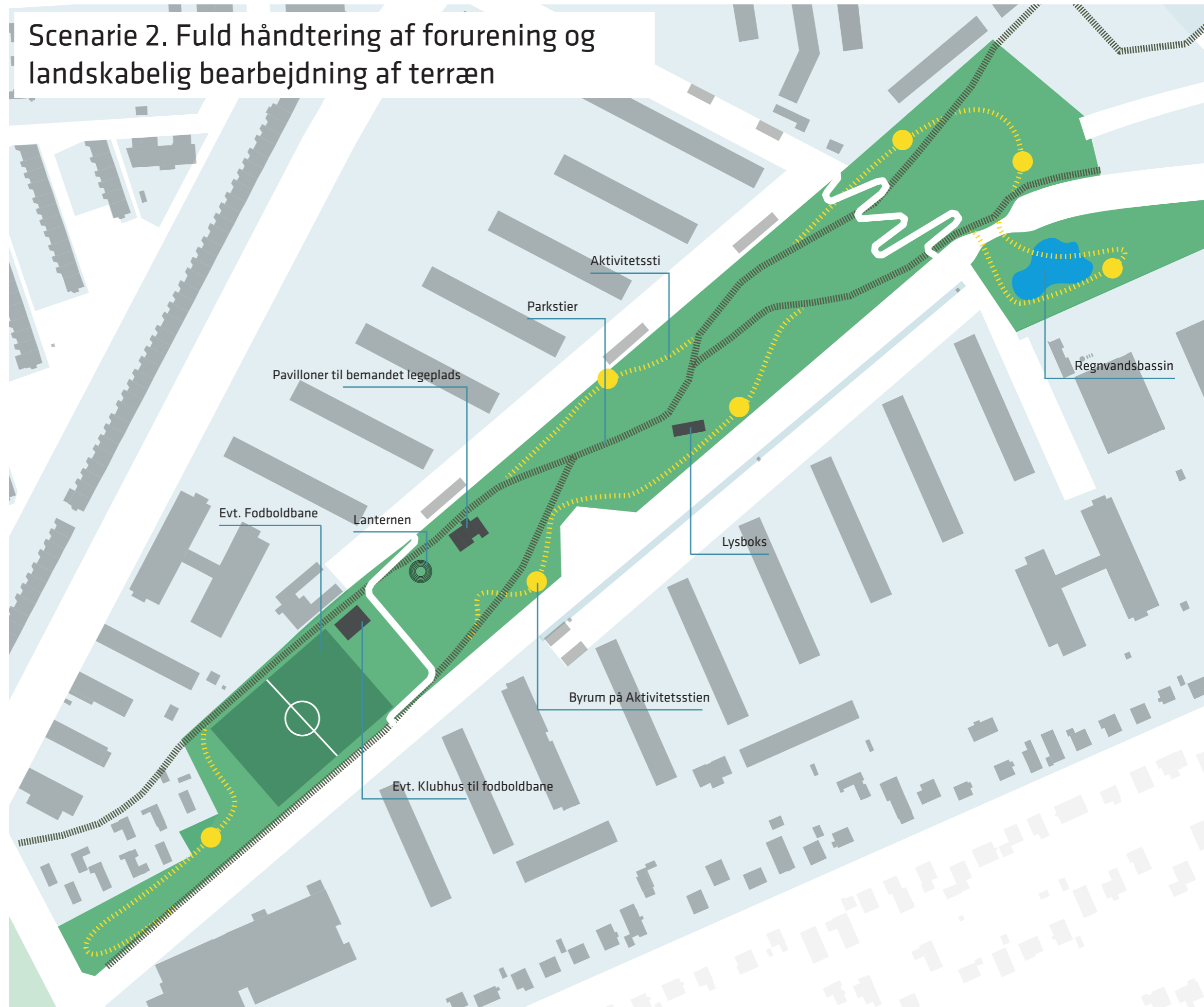
Forurening i forbindelse med planlagte og bevilligede anlæg i Kulbaneparken



Scenarie 1. Delvis håndtering af forurening og landskabelig bearbejdning af terræn samt op-sætning af hegn



Scenarie 2. Fuld håndtering af forurening og
landskabelig bearbejdning af terræn





Bilag 2. Illustrationer af Kulbaneparken

Dette bilag indeholder illustrationer af Kulbaneparkens nuværende stand, visionerne for Kulbaneparken, samt et tværsnit.

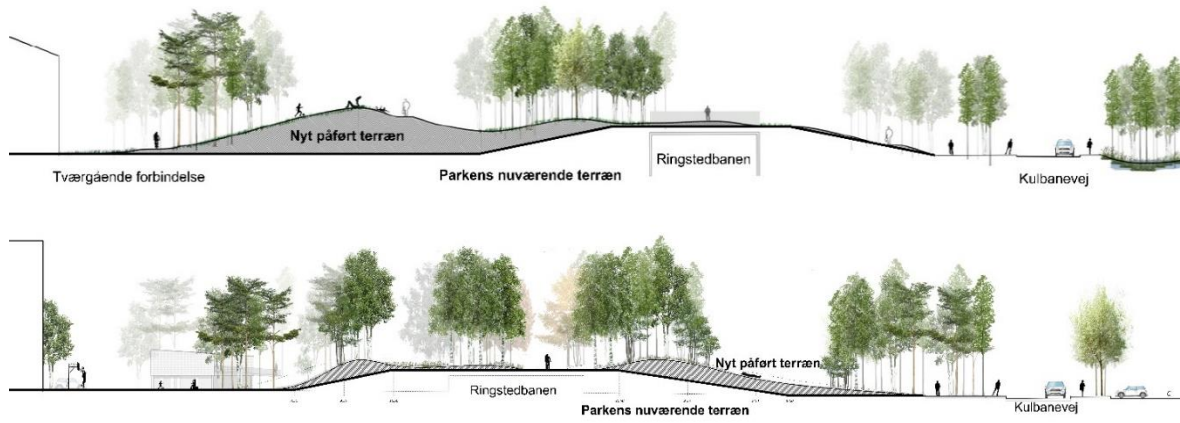
Billede 1. Luftfoto af det eksisterende terræn



Billede 2. Illustration fra udviklingsplanen af principperne for det nye terræn



Billede 3. Tværsnit af det nye terræn (udarbejdet af tegnestuen Vandkunsten og Marianne Levinsen Landskab)





TM28 Grønningen/Bispeparken: En tryk, klimatilpasset park i Nordvest



Baggrund

Etableringen af en bypark i Grønningen/Bispeparken indgår i kvarterplan for Områdefornyelsen Nordvest, som er vedtaget af Borgerrepræsentationen den 22. september 2016.

Grønningen/Bispeparken, som er anlagt af den anerkendte landskabsarkitekt C.Th. Sørensen, ligger som en grøn kile omgivet af almene boliger i det udsatte byområde, Nordvest, og fremstår i dag nedslidt og utidssvarende. Grønningen/Bispeparken er en del af klimatilpassningsredegørelsens projektpakke for 2018, som er udarbejdet på baggrund af *Klimatilpassningsredegørelsen 2017*, og skal fremover tilbageholde store mængder regnvand. Dette for dels at forebygge oversvømmelser, dels aflaste skybrudsløsninger på Hovmestervej, Tagensvej og i Lersøparken.

Da de kommende regnvandsbassiner vil forringe kvaliteten af et allerede nedslidt areal i et udsat boligområde, foreslås det, at der afsættes byrumsmidler til at omdanne Grønningen/Bispeparken til en nutidig kombineret bypark, der fungerer både som teknisk regnvandsanlæg og som et grønt mødested i et tætbeholdt og udsat boligområde.

Ved at afsætte byrumsmidler i forbindelse med klimatilpassningsprojektet kan der skabes både en tidsmæssig og økonomisk synergi, idet udviklingen af de to projekter kan samtænkes fra starten og anlægges som ét samlet projekt. Endvidere giver der mulighed for udvikling af en samlet skybruds- og byrumsløsning for området.

Indhold

Grønningen/Bispeparken er vurderet til at være et af de byrumprojekter med størst potentiale for at tilføre merværdi til området i *Klimatilpassningsredegørelsen 2017*. En klimatilpasset bypark vil tilføre grønt til et udsat byområde, fremhæve Grønningen/Bispeparken som et af Københavns unikke steder og samtidig opgradere den grønne kile til nutidige behov.

Tuborgvej deler Grønningen/Bispeparken op i to områder. Boligselskabet fsb ejer den nordlige del på ca. 7.000 m², mens Københavns Kommune ejer den sydlige del på ca. 7.800 m². Budgetnotatet vedrører udelukkende den sydlige del. Der samarbejdes med fsb om at udvikle en sammenhængende vision for Grønningen/Bispeparken.

Klimatilpasning kan blive en barriere

I tilfælde af skybrud skal den grønne kiles midterzone opsamle regnvand i et sammenhængende forløb af niveauforskudte bassiner i forskellige størrelser og dybder.

HOFOR forventes at medfinansiere klimaløsningen på den sydlige del af Grønningen/Bispeparken med ca. 4,8 mio. kroner. Dette beløb finansierer en minimumsløsning, som sikrer forsinkelsen af vandet i Grønningen/Bispeparken med forsinkelsesbassiner. HOFORs medfinansiering går udelukkende til klimaløsningen og eventuel genetablering af det eksisterende areal, og ikke til at tilføje parken rekreative funktioner. Det indebærer blandt andet, at der ikke vil være midler til at etablere forbindelser på tværs af forsinkelsesbassinerne, hvorfor bassinerne bliver en barriere tværs igennem det udsatte boligområde.

Funktioner og forbindelser skal sikre brugen af parken

Det grønne areal er omgivet af asfalterede brandveje og boligblokke. Disse omgivelser er medvirkende til, at borgere undlader at tage ophold på Grønningen/Bispeparken.

Byrumsmidlerne skal sikre, at der skabes en attraktiv klimatilpasset bypark, der samtidig fungerer som en grøn forbindelse i Nordvest. Med byrumsmidler kan der:

- Sikres forbindelser på tværs af bassinerne
- Etableres opholds- og legefunktioner omkring bassinerne, såsom borde-bænkeløsninger, grillpladser og siddepladser
- Etableres et attraktivt udendørs læringsmiljø og en sikker overgang fra skole til park over Hovmestervej
- Skabes byrumsløsninger, som med beplantning, belysning og byruminventar bidrager til at øge trygheden og fællesskabet i området.
- Skabes et sammenhængende grønt byrum, som vil fungere som en grøn forbindelseslinje igennem et asfalttungt beboelsesområde.

Parkering

Dele af projektet kan have betydning for parkeringen i området. Det gælder dels skybrudssikring af Hovmestervej, dels etableringen af en sikker overgang mellem skole og park kan få betydning for parkeringen i området. Ud fra de to hensyn kan det blive nødvendigt at nedlægge 10-14 parkeringspladser på Hovmestervej, som er beliggende udenfor betalingsområdet. Teknik- og Miljøforvaltningen vil arbejde for at finde et tilsvarende antal parkeringspladser som erstatning. Belægningsgraden på strækningen var i marts 2017 under 80 % ved tælling kl. 12.00 og kl. 17.00. Ved tælling kl. 22.00 var belægningsgraden mellem 80 % og 90 %.

Tilkøb af grønt

Der er mulighed for tilkøb af grønt i dette projekt. Med tilkøbet styrkes kvaliteten af den eksisterende bynatur, ligesom der tilføres ny bynatur til området. Dette kan for eksempel være i form af nye arter, som kan styrke biodiversiteten og tilføre nye sanselige oplevelser for beboere og skolebørn eller ved at begrønne befæstede arealer langs Grønningen/Bispeparkens bygninger og ved overgangen mellem Grønningen og Tagensbo Skole.

Andre projekter og planer

Projektet har sammenhæng til flere andre projekter og planer i området. Fsb Bispeparken planlægger fysiske helhedsplaner i den nordlige del, hvilket vil øge værdien af de foreslåede investeringer i Grønningen.

Skybrudsprojektet og helhedsgenopretning af Hovmestervej er en del af skybrudsgrenen ved Lersøparken, jf. klimatilpasningsredegørelse fra oktober 2015. Omdannelse af Hovmestervej skal understøtte den byrumsmæssige sammenhæng mellem Tagensbo Skole og Grønningen. Som led i Skybrudsgrenen Lersøparken skal der på Tuborgvej etableres en forbindelse som leder skybrudsvand fra Tuborgvej til den sydlige del af Grønningen.

Klimatilpasningsprojektet og helhedsgenopretning af Hovmestervej skal understøtte forbindelseslinjen fra Grønningen til tunnelen og videre til den nye indgang til Bispebjerg Kirkegård, som Områdefornyelsen etablerer.

Overordnede målsætninger og effekter

I Københavns Kommunes tryghedsundersøgelse fra 2016 er Bispebjerg udpeget som en af de mest utrygge bydele i byen. Med projektet skabes en attraktiv klimatilpasset bypark, som bidrager til at øge trygheden og fællesskabet i området.

Initiativet understøtter endvidere målsætningen i *Fællesskab København* om, at 90 % af københavnere er enige i, at deres lokalområde er levende og varieret samt, at turene gennem byen skal være trygge og inspirerende.

En opgradering af Grønningen til nutidige behov for møder mellem mennesker og med respekt for stedets unikke karakter læner sig op ad Københavns Kommunes arkitekturpolitik, hvor der peges på vigtigheden af, at arkitekturen understøtter hverdagslivet og følelsen af at høre til samt understøtte mødet mellem mennesker og styrker byens unikke steder.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 28,6 mio. kr. i perioden 2018-2022. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2022 og 1,4 mio. kr. årligt fra 2023 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2022.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt
Bypark i Bispeparken	Anlæg	100	1.800	1.800	10.240	13.660		27.600
Vedligeholdelse og afledt drift	Service					214	1.287	1.501
Tilkøb af grønt	Anlæg					1.000		1.000
Tilkøb af grønt	Service					20	100	120
Udgifter i alt		100	1.800	1.800	10.240	14.894	1.387	30.221

Området ejes og driftes af henholdsvis Københavns Kommune, fsb, AAB og AKB.

- Den sydlige del af Grønningen ejes og driftes af Københavns Kommune.
- Brandvejene, der omkranser Grønningen i den sydlige del, er ejet af boligselskaberne AAB og AKB. Byrumsmidlerne skal medfinansiere omdannelsen af brandvejene.
- Den nordlige del af Grønningen (nord for Tuborgvej) ejes af fsb og driftes af Københavns Kommune, jf. *Overenskomst mellem Københavns Kommune og fsb af 19. september 1941*. Byrumsmidlerne skal ikke dække omdannelsen af denne del af parken. Københavns Kommune skal fortsat drifte.

Omkring en tredjedel af projektarealet ligger således på privat areal og driftes af de private grundejere. Denne del af driftsansvaret vil fortsat påhvile de private grundejere, der

forventes at skulle stå for ca. 1/3 af driftsomkostningerne. Det private bidrag ligger udover det angivne beløb til afledt drift af kommunes areal. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer at kunne indgå en driftsaftale med de private grundejere, når projektets endelige udformning er fastlagt.

Risikovurdering

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

Skybrudsprojektet er under fortsat udvikling og konkretisering, hvilket kan få konsekvenser for byrumsprojektets endelige udformning og de samarbejdsaftaler med private ejere, som skal indgås i løbet af 2018. Herunder hører også, at ændrede forudsætninger som eksempelvis væsentlige ændringer i vandmængder, som kan fordyre projektet.

Der skal udarbejdes en helhedsplan for den fælles håndtering af regnvandsprojekter i et område med mange samarbejdspartnere (fsb, KAB, AAB og dertilhørende afdelingsbestyrelser). Det kan medføre en længere inddragelses- og beslutningsproces og dermed forsinkelser af projektet.

Det samlede byrumsprojekt går fra facade til facade. En del af projektet ligger derfor på areal ejet af AKB og AAB. Ejerne har givet en positiv tilkendegivelse af at indgå en aftale, men der er endnu ikke lavet en formel aftale om etablering af projektet.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 28,6 mio. kr. i perioden 2018-2022. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2022 og 1,4 mio. kr. årligt fra 2023 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2022

Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>								
- Projektering	100	1.800	1.800	1.000	820		5.520	5.520*
- Udførsel				9.240	12.840		22.080	
- Tilkøb af grønt					1.000		1.000	
Anlægsudgifter i alt	100	1.800	1.800	10.240	14.660		28.600	5.520*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Vedligehold og afledt drift					214	1.287	1.501	
- Tilkøb af grønt					20	100	120	
Afledte serviceudgifter i alt					234	1.387	1.621	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat maj 2021 samtidig med skybrudsprojektet og ibrugtaget december 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Juni 2020
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2022

Øvrige tekniske oplysninger

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

Bydel og adresse

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



TM27 Flere træer til København



Baggrund

Den 24. august 2015 vedtog Teknik- og Miljøudvalget en målsætning om at plante 100.000 nye træer over en tiårig periode. Som led i realiseringen af målsætningen vedtog Teknik- og Miljøudvalget den 22. maj 2017 den første af i alt tre træprioriteringsplaner, der skal sikre implementering af beslutningen om de 100.000 nye træer frem mod 2025.

Teknik og Miljøudvalget besluttede den 21. november 2016, at der i forbindelse med færdiggørelsen af metroforpladsen på Rådhuspladsen i 2019 og HOFORs nedlæggelse af dampledningens skal ske en yderligere begrønning af Rådhuspladsen med 10-16 træer.

Indhold

Træprioriteringsplan 2017-2019 indeholder forslag til plantning af 27.704 træer, heraf er 16.002 træer finansieret. Dette budgetnotat indeholder forslag til plantning af 134 gadetræer og 1.893 træer i parker, naturområder og kirkegårde. Forslag til plantning af de resterende træer vil blive indarbejdet i næste træprioriteringsplan for 2020-2022, som kan indgå i kommende budgetforhandlinger.

Kriterier for placering af træer

De konkrete forslag til gadetræer i dette budgetnotat er valgt på baggrund af følgende kriterier:

- at træerne understøtter Københavns grønne struktur (såsom parker, alléer eller trærækker)
- at træerne bidrager til at mindske afstanden mellem gadetræer
- at træerne understøtter ønsker fra borgere og lokaludvalg
- at træerne ikke kan finansieres gennem øvrige anlægsprojekter og ikke medfører nedlæggelse af parkeringspladser.

Initiativ 1. Plantning af 134 gadetræer på indfaldsveje (11,6 mio.kr. i anlæg)

Dette initiativ indeholder forslag til at plante 134 gadetræer på indfaldsveje. Gadetræerne langs byens indfaldsveje udgør en del af byens grønne struktur. Som en del af træprioriteringsplanen har Teknik- og Miljøforvaltningen undersøgt, hvor københavnernes ønsker træer i København. Forvaltningen har modtaget mere end 32.000 input fra københavnernes. Forslagene har været med til at kvalificere forvaltningens forslag til placeringen af træer i prioriteringsplanen. På denne baggrund har forvaltningen valgt at fokusere træprioriteringsindsatsen for byens indfaldsveje. Det drejer sig om følgende:

14 gadetræer på Slotsherrensvej
3 gadetræer på Frederiksborggade
20 gadetræer på Ørestads Boulevard
3 gadetræer på Vesterbrogade
2 gadetræer på Nørrebrogade
16 gadetræer på Ellebjergvej Vest
36 træer på Jyllingevej
34 træer ved Vasbygade
6 træer på Jagtvej Nord

Initiativ 2. Plantning af 1.893 træer i parker, naturområder og kirkegårde (19 mio. kr. i anlæg)

Dette initiativ indeholder forslag til plantning af de 1.893 træer i de 30 parker, naturområder og kirkegårde, som indgår i Træprioriteringsplanen 2017-2019. Træplantningerne skal understøtte initiativer i forvaltningens pleje- og udviklingsplaner for de grønne områder, ligesom de skal understøtte ønsker fra borgere og lokaludvalg.

Byens parker, naturområder og kirkegårde har gennem byens historie været hjemsted for en væsentlig del af byens træer. De grønne områder danner ramme om rekreative funktioner og er levested for en lang række dyre- og plantearter.

Mange af træerne er dog ved at være i aldringsfasen, hvor de begynder at forgå. Der er derfor behov for at sikre den næste trægeneration ved at investere i nye træer, så byens parker, naturområder og kirkegårde også fremstår grønne og attraktive om 100 år. I forbindelse med *Træprioriteringsplan 2017-2019* har Teknik- og Miljøforvaltningen vurderet, at der er behov for at plante 1.837 nye træer i byens parker, naturområder og kirkegårde. Oversigt over konkrete forslag til dette fremgår af bilag 1.

Initiativ 3. 10-16 træer på Rådhuspladsen (2,5 mio. kr. i anlæg)

Træerne i dette initiativ plantes i to etaper. Træerne i første etape plantes som en træække bestående af fire til seks nye træer på den kommende midterhelle på H. C. Andersens Boulevard. På denne vejstrækning er det vanskeligt at plante nye træer, hvilket er muligt på den nye midterhelle. Træerne plantes i forbindelse med færdiggørelsen af metroarbejderne i 2019/2020. Træerne i anden etape plantes i to grupper i forlængelse af, at HOFOR nedlægger en dampledning under Rådhuspladsen i 2020/2021. Der plantes tre til fem nye træer, der vil supplere de eksisterende hestekastanjetræer, i hjørnet af Rådhuspladsen ind mod Rådhuset og H. C. Andersens Boulevard og tre til fem træer ved det kommende busstoppested ved H. C. Andersens Boulevard. Træerne vil dels give bushellen et grønt udtryk, men også markere afgrænsningen mellem fodgængere og cykelsti, så færdsel til og fra busstoppestedet reguleres.

Overordnede målsætninger og effekter

Indsatsen i alle tre initiativer understøtter målsætningen i *Fællesskab København* om, at 75 % af københavnernes oplever København som en grøn by.

Initiativerne understøtter to visioner i strategien *Bynatur i København 2015-2025* om at skabe mere bynatur i København og om at øge kvaliteten af bynaturen i København.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 39,8 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 33,1 mio. kr. i perioden 2019-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,6 mio. kr. i 2019, 1,2 mio. kr. i 2020 og 1,3 mio. kr. fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende frem mod december 2021. Begge initiativer kan skaleres.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Initiativ 1. Plantning af 134 gadetræer på indfaldsveje	Anlæg	5.790	5.790			11.580
Initiativ 2. Plantning af 1.893 træer i parker, naturområder og kirkegårde	Anlæg	9.523	9.523			19.046
Initiativ 3. 10-16 træer på Rådhuspladsen	Anlæg	150	1.000	1.350		2.500
Initiativ 1. Plantning af 134 gadetræer på indfaldsveje	Service	134	268	268	268	938
Initiativ 2. Plantning af 1.893 træer i parker, naturområder og kirkegårde	Service	469	938	938	938	3.283
Initiativ 3. 10-16 træer på Rådhuspladsen	Service		40	80	80	200
Udgifter i alt		16.066	17.559	2.636	1.286	37.547

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

Koordinering og/eller synergi med genopretningsprojekter og andre projekter

En væsentlig del af de gadetræer, der er udpeget i *Træprioriteringsplanen 2017-2019*, skal finansieres gennem Københavns Kommunes øvrige anlægsprojekter. I Teknik- og Miljøforvaltningens budgetnotater for anlægsprojekter er finansiering til træer indarbejdet i anlægsekonomien eller som en tilvalgs mulighed. Budgetnotatet *TM4 Grønne byrum med træer og lommegrønt* indeholder forslag til plantning af 100 træer på bydelsgader og boligveje. Alle budgetnotater, hvor der indgår træplantning, vil bidrage til målsætningen om 100.000 nye træer frem mod 2025.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret. Der er afsat 10 % i risikotillæg til initiativ 1, mens der er afsat 5 % i risikotillæg til initiativ 2 og 3.

Den nøjagtige placering af træerne skal kvalificeres ud fra en række tekniske, æstetiske og funktionelle forhold, og særligt afdækning af ledningers placering i jorden vil kunne påvirke placeringen og antal af træer på de enkelte vejstrækninger. Hvis det ikke er muligt at plante alle træer på en vejstrækning, vil de overskydende træer blive plantet på en af de øvrige vejstrækninger eller et andet sted i byen. Teknik- og Miljøudvalget vil blive orienteret om dette.

I forbindelse med træplantningerne i initiativ 3 er der endnu ikke udarbejdet detailprojekt, hvor konkrete forhold som ledninger i jorden, ophængt vejbelysning, ophængte wire til

vej- eller gadeskilte samt oversigtsforhold kan betyde, at enkelte træer ikke kan plantes og derfor er antallet af træer angivet som spænd. Plantningen af træerne i etape 2 er desuden afhængig af at HOFOR nedlægger en dampledning. Denne er planlagt til at blive nedlagt i 2020/2021 men hvis HOFOR bliver forsinket, er der en tidsmæssig risiko for at plantningen af træer også bliver det.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 33,1 mio. kr. i perioden 2019-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,6 mio. kr. i 2019, 1,2 mio. kr. i 2020 og 1,3 mio.kr. fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget frem mod december 2021.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
<i>Initiativ 1. Plantning af 134 gadetræer på indfaldsveje</i>						
- Projektering	405	405			810	810*
- Udførsel	5.385	5.385			10.770	10.770*
<i>Initiativ 2. Plantning af 1.893 træer i parker, naturområder og kirkegårde</i>						
- Projektering	667	667			1.334	1.334*
- Udførsel	8.856	8.856			17.712	17.712*
<i>Initiativ 3. 10-16 træer på Rådhuspladsen</i>						
- Projektering	150	450	150		750	750*
- Udførsel		550	1.200		1.750	
Anlægsudgifter i alt	15.463	16.313	1.350		33.126	31.376
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
<i>Initiativ 1. Plantning af 134 gadetræer på indfaldsveje</i>						
- Afledte serviceudgifter	134	268	268	268	938	
<i>Initiativ 2. Plantning af 1.893 træer i parker, naturområder og kirkegårde</i>						
- Afledte serviceudgifter	469	938	938	938	3.283	
<i>Initiativ 3. 10-16 træer på Rådhuspladsen</i>						
- Afledte serviceudgifter		40	80	80	200	
Afledte serviceudgifter i alt	603	1.246	1.286	1.286	4.421	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat i oktober 2018 og ibrugtaget frem mod december 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Oktober 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2021

Øvrige tekniske oplysninger

Træprioriteringsplanen 2017-2019 er politisk behandlet i Teknik- og Miljøudvalget den 22. maj 2017. Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2016					3.300		
Overførselssag 2016-2017					1.800		
Budgetaftale 2017						4.000	
Budgetaftale 2018							6.200
Afsatte midler i alt					5.100	4.000	6.200

Bilag

Bilag 1. Oversigt over placering af træer i parker, naturområder og kirkegårde.



TM47 Klimaplan 2025 (bevillingsudløb)



Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog den 23. august 2012 *KBH 2025 Klimaplanen*, som er Københavns Kommunes plan for, hvordan byen skal blive CO₂-neutral i 2025. Ifølge klimaplanen skal CO₂-neutraliteten opnås gennem omlægning til grøn energiproduktion, reduktion af energiforbruget, omlægning til fossilfri mobilitet samt grønne tiltag inden for Københavns Kommunes egen virksomhed. Dette skal tilsammen reducere CO₂-udledningen i København med 2,36 mio. ton CO₂ fra basisåret i 2005 til 2025. I 2017 har Københavns Kommune opnået en reduktion på 42 % af dette.

Da *KBH2025 Klimaplanen* blev vedtaget i 2012 viste fremskrivninger, at København i 2025 ville udlede 1,2 mio. ton CO₂, hvis der ikke blev sat tiltag i gang. Halvvejs mod 2025 viser fremskrivninger, at med de tiltag København har sat i gang, vil den samlede udledning i 2025 nu være på 200.000 ton CO₂. København er nået langt, men er ikke helt i mål, og der vil frem mod 2025 fortsat være udfordringer, særligt med at reducere udledningerne fra transporten og begrænse energiforbruget i bygninger.

Det er Klimasekretariatet, der står for at igangsætte nye aktiviteter, koordinere de eksisterende indsatser og monitorere udviklingen i CO₂-udledningen. Den nuværende bevilling til Klimasekretariatet blev afsat i Budget 2015 med 5,0 mio. kr. årligt i en fireårig periode. Driftsbevillingen til Klimasekretariatet, herunder bevillingen til lønmidler og analyser, strategi- og udviklingsopgaver, udløber med udgangen af 2018. For at opnå målet om CO₂-neutralitet i 2025 er der behov for fortsat at understøtte *KBH2025 Klimaplanen* og fortsætte bevillingen i perioden 2019-2022, så initiativerne kan få effekt inden 2025.

Indhold

Frem mod 2025 forventes den resterende CO₂-udledning at blive halveret ved etablering af en ny flisfyret kraftværksblok på Amagerværket, BIO4, og udbygning af vindmøllekapaciteten. Det er dog vanskeligt at øge bidraget fra vind- og energiproduktion yderligere. Derfor er klimaplanens øvrige initiativer fortsat helt afgørende for at nå målet i 2025.

Det er Klimasekretariatet, der står for klimaplanens kernerdrift, herunder at sikre fremdrift i klimaplanens indsatser, indsamle data, beregne CO₂-reduktioner og -potentialer, vurdere

udviklingsmuligheder, modne de største potentialer for CO₂-reduktion og energibesparelser, som det for eksempel er sket med vindmølleindsatsen og det indledende arbejde med energibesparelser i kommunens egne bygninger, samt etablere partnerskaber, hvor private aktører engageres i arbejdet med klimaplanens mål, som Energispring, der engagerer de største bygningsejere i København.

Da der er tale om aktiviteter, som også i de kommende år forventes at være afgørende for at nå ambitionerne på klimaområdet, foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen, at bevillingen videreføres i perioden 2019-2022, og at der afsættes yderligere midler for at sikre et højere aktivitetsniveau i perioden.

De nye aktiviteter, som det er nødvendigt at igangsætte, omfatter blandt andet:

- Partnerskab om ikke-vejgående maskiner med målet om senest i 2021 at tage politisk beslutning om brug af ikke-fossile vejgående maskiner i Københavns Kommunes bygge- og anlægsprojekter, etablering af et partnerskab i København i forhold til bygge- og anlægsprojekter i byen, samt undersøgelse af mulighederne for at etablere et partnerskab med nordiske byer om fælles indkøb og udviklings samarbejde med maskinproducenter og entreprenører
- En større andel af transportsektoren skal anvende ikke-fossile drivmidler. Klimasekretariatet skal igangsætte partnerskabsprojekter, som kan understøtte denne omstilling. Fragt- og logistiksektoren er i første omgang interessant
- Partnerskaber i forhold til andelsboliger, hoteller og eventuelt andre erhvervsbrancher både i forhold til energirigtig drift og energirenovering. Disse partnerskaber skal etableres i løbet af 2018 og udvikles i samarbejde med branchen, HOFOR og andre aktører i de kommende år
- Et tættere samarbejde med den almene sektor om energirigtig drift og renovering
- Samarbejde med HOFOR og BIOFOS om implementeringen af klimainitiativerne i forhold til spildevandsforsyning og -behandling samt vandforsyning
- I samarbejde med ARC og HOFOR undersøges mulighederne for at etablere et større Carbon Capture and Usage-anlæg i København, der skal indfange CO₂ fra røggassen i skorstene og udnytte CO₂, eksempelvis i forbindelse med nye produkter, hvor CO₂ kan indgå.

Der vil være behov for, at der afsættes ressourcer til at drive nye partnerskaber og få udarbejdet analyser i forbindelse med en række af aktiviteterne. Endvidere skal der udarbejdes en evaluering i 2019 og 2020, et roadmap for den sidste implementeringsperiode 2021-2025 og en plan for et fossilfrit København i 2050 eller før. Endelig fortsættes medlemskab af Climate-KIC, som er et europæisk innovations- og vidensfællesskab, og der afholdes klimakonference hvert eller hver andet år.

For at videreføre Klimasekretariatet på det nuværende niveau søger der om 5,0 mio. kr. årligt i perioden 2019-2022 svarende til 20,0 mio. kr. for hele perioden. Af disse forventes 3,5 mio. kr. årligt at gå til lønninger til fem årsværk i Klimasekretariatet. Årsværkene skal blandt andet dække den fortsatte opfølgning, udvikling og modning af projekter som Carbon Capture and Usage, ikke-vejgående maskiner og CO₂-reduktioner i spildevandshåndtering, koordinering af klimainsatser og evaluering af fremdrift på initiativer, CO₂- og økonomiberegninger og udarbejdelse af roadmap for 2021-2025. De resterende 1,5 mio. kr. årligt skal dække analyser, strategi- og udviklingsopgaver samt midler til klimakonferencer, medlemskab af Climate-KIC med videre.

Som midtvejsevalueringen af klimaplanen viser, er der behov for yderligere fokus for at komme i mål med det eksisterende roadmap samt kvalificere tiltag til det kommende

roadmap. Der søges derfor om yderligere 2,0 mio. kr. årligt i perioden 2019-2022, svarende til 8,0 mio. kr. for hele perioden. Af disse forventes 0,5 mio. kr. årligt at gå til årsværk og 1,5 mio. kr. til at styrke og etablere nye partnerskaber indenfor bygnings- og transportområdet. I forhold til energiforbrug er målet gennem frivillige aftaler og partnerskaber at få engageret flere målgrupper i forhold til energibesparelser og energieffektivisering, som eksempelvis andelsboliger, den almene sektor og enkelte brancher inden for service og erhverv. På transportområdet er det vigtigt at igangsætte initiativer vedrørende omstilling til ikke-fossile drivmidler, mere effektiv logistik med videre. Der vil blive søgt om yderlig ekstern finansiering til nogle af disse opgaver.

Hvis der ikke sikres midler til videreførelse af Klimasekretariatet, herunder til drift og udviklingsopgaver i forhold til implementering af klimaplanen, vil Klimasekretariatet blive reduceret til fire medarbejdere. Forvaltningen vurderer, at de vil kunne dække opgaver med generel afrapportering og koordinering i forhold til eksisterende projekter, overordnet energiplanlægning og CO₂-beregning. Sekretariatet ville ikke kunne løfte de mere udadrettede og udviklingsorienterede aktiviteter i forhold til eksisterende partnerskaber som Energispring (de største bygningsejere) og partnerskaberne i Nordhavn og Sydhavn om fleksibilitet i energisystemet samt i forhold til at etablere nye partnerskaber om blandt andet CO₂-neutrale byggepladser og hoteller. Sekretariatet vil heller ikke kunne indgå i nationale eller internationale bysamarbejder i regi af eksempelvis KL, EU og C40, som er verdens førende klimanetværk for megabyer, ligesom det ikke vil kunne igangsætte nye analyser, sikre den langsigtede planlægning mod et fossilfrit København i 2050 eller fortsætte det videre arbejde med Carbon Capture and Usage. Dermed er det ikke sandsynligt, at København når målet om at være verdens første CO₂-neutrale hovedstad i 2025.

Der er i klimaplanens *Roadmap 2017-2020* beregnet samlede kommunale investeringer på 2,6 mia. kr. i perioden 2013-2025. Med midtvejsevalueringen af klimaplanen forventes det samlede omkostningsniveau nu at være 5,1 mia. kr. De øgede merudgifter skyldes i langt overvejende grad, at det forventede investeringsniveau, hvis målsætningerne på cykelområdet skal nås, er blevet opjusteret med 2,5 mia. kr., som følge af opdaterede planer med øgede investeringer for cykelstier og cykelparkering, herunder særligt investeringer til cykelparkering i konstruktion. Der er i perioden 2013-2016 bevilliget 810 mio. kr. til blandt andet energieffektiviseringer i kommunens ejendomme, udskiftning af gadebelysning og cykelstier og 217 mio. kr. i perioden 2017-2018 til blandt andet helhedsrenovering af skoler og cykelprojekter. Frem til 2025 udestår dermed kommunale investeringer på ca. 1,6 mia. kr. Dertil kommer et øget investeringsbehov for at nå målsætningerne på cykelområdet.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på 7,0 mio. kr. årligt i perioden 2019-2022. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter for Klimasekretariatet

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Klimasekretariatet - Lønninger	Service	3.500	3.500	3.500	3.500	14.000
Klimasekretariatet - Udviklingsopgaver og implementering	Service	1.500	1.500	1.500	1.500	6.000
Nye initiativer	Service	2.000	2.000	2.000	2.000	8.000
Udgifter i alt		7.000	7.000	7.000	7.000	28.000

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede serviceudgifter på 7,0 mio. kr. årligt i perioden 2019-2022.
Projektet forventes ibrugtaget i januar 2019.

Tabel 2 – Serviceudgifter

Service (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Videreførelse af Klimasekretariatet	5.000	5.000	5.000	5.000	20.000
- Nye initiativer	2.000	2.000	2.000	2.000	8.000
Serviceudgifter i alt	7.000	7.000	7.000	7.000	28.000

Tabel 3 – Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2019

Øvrige tekniske oplysninger

Initiativet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

Der er afsat midler til Klimasekretariatet af to omgange. I Budget 2011 blev der afsat 3,0 mio.kr. årligt i en fireårig periode og i Budget 2015 blev der afsat 5,0 mio. kr. årligt i en fireårig periode.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2011	3.000	3.000	3.000				
Budgetaftale 2015				5.000	5.000	5.000	5.000
Afsatte midler i alt	3.000	3.000	3.000	5.000	5.000	5.000	5.000

Bilag

Bilag 1. Budgetnotater der understøtter målet om CO₂-neutralitet

Bilag 2. Oversigt over årsværk og CO₂-reduktioner, som faciliteres direkte af Klimasekretariatets bevilling.



TM19 Øget renhold i byrum med behov for ekstra indsats (bevillingsudløb)



Baggrund

I Budget 2017 blev der afsat en pulje på 5,0 mio. kr. årligt i 2017 og 2018 til øget renhold de steder i byen, hvor behovet for renhold er størst. Indsatsen har haft en positiv effekt på renholdelsesniveauet i de prioriterede byrum. Interviewundersøgelser blandt københavnere i udvalgte områder viser et markant oplevet kvalitetsløft på de prioriterede arealer. Puljen udløber med 2018, og der er behov for en ny bevilling, hvis indsatsen skal fortsætte. Hvis bevillingen ikke fortsættes, vil renholdelsesniveauet sænkes til serviceniveauet i 2016.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har som følge af driftsbevillingen øget renholdet i specifikke byrum, hvor der især om sommeren er behov for en ekstra indsats for, at borgerne kan opleve byrummene som rene og fremkommelige. Forvaltningen har med den givne driftsbevilling prioriteret 11 byrum med behov for et renholdelsesløft. Der er foretaget en konkret vurdering af behovet for ekstra manuelt renhold af hver plads. Det samlede behov svarer til gennemsnitligt en fjerdedel årsværk pr. plads eller en medarbejder på halv tid i sommermånederne. Der er sammenlagt ca. 380 affaldskurve opstillet i de 11 byrum. Der er inden for bevillingen afsat midler til to ekstra daglige tømninger af 360 affaldskurve.

Beregningen af udgiften til ekstra renhold bygger på Teknik- og Miljøforvaltningens udgifter til specialarbejdere. Beregningen af udgiften til tømning af affaldskurve er baseret på erfaringspriser fra udbud af denne opgavetype og er således udtryk for markedets pris for opgaven.

Indsatsen bliver løbende afstemt med behovet de forskellige byrum imellem og er især koncentreret om de tidspunkter, hvor københavnere bruger byrummene mest. Indsatsen i de konkrete byrum har medført et løft af renholdelsesniveauet og mindsket udfordringerne med affald.

Den øgede renholdelsesindsats er blevet prioriteret i byrum fordelt over hele byen:

- Stationsforpladserne til Ny Ellebjerg Station, Sydhavn Station og Sjælør Station
- Toftegårds Plads
- Mozarts Plads

- Islands Brygge og Havneparken på Islands Brygge
- Området omkring Nørrebro Station
- Vanløses handelscentrum
- Superkilen
- Sønder Boulevard
- Christianshavn med kanalerne
- Dronning Louises Bro
- Blågårds Plads

Indsatsen prioriteres løbende ud fra konkrete behov. Indsatsen har betydet, at der har været et øget renhold på de nævnte pladser efter behov, med øget opsamling af affald, tømning af affaldskurve og fejning. Hvis denne renholdelsesindsats skal fortsætte i 2019 og frem, skal puljen til øget renhold i byrum med behov for ekstra indsats videreføres. Forvaltningen har gennemført en række effektiviseringer i driften, som gør, at indsatsen kan fortsættes for en samlet bevilling på 4,8 mio. kr. årligt. Projektet er skalerbart.

Overordnede målsætninger og effekter

En videreførelse af indsatsen vil medvirke til at fastholde københavnernes oplevelse af en tryk, ren og velholdt by. Indsatsen understøtter målene i *Fællesskab København* om, at to tredjedele af københavnernes skal opleve København som en ren by.

Økonomi

Projektet har driftsudgifter på 4,8 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Øget renhold i byrum med behov for ekstra indsats	Service	4.750	4.750	4.750	4.750	19.000
Udgifter i alt		4.750	4.750	4.750	4.750	19.000

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har driftsudgifter på 4,8 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2019.

Tabel 2 – Serviceudgifter

Service (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Øget renhold i byrum med behov for ekstra indsats	4.750	4.750	4.750	4.750	19.000
Afledte serviceudgifter i alt	4.750	4.750	4.750	4.750	19.000

Tabel 3 – Tidsangivelse

Indsatsen forventes igangsat januar 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2019

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

Der blev i Budget 2017 afsat 5,0 mio. kr. årligt i 2017 og 2018 til øget renhold i byrum med behov for ekstra indsats.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2017						5.000	5.000
Afsatte midler i alt						5.000	5.000



ØK29 Havnebusser - Forlængelse til Nordhavn, flere stoppesteder i Inderhavnen eller flere afgange

Baggrund

Borgerrepræsentationen har 21. juni 2018 bestilt et budgetnotat om forlængelse af havnebussernes rute samt øget antal afgange.

I Budget 2018 blev der afsat 5 mio. kr. årligt fra 2020 til grønnere havnebusdrift samt 1 mio. kr. til øget vedligehold af ombyggede endestationer. Movia har i juni 2018 afgjort udbuddet af havnebusdriften, der resulterede i, at havnebusserne fra januar 2020 betjenes med nye elbåde. Driften af havnebusserne bliver 6,5 mio. kr. billigere om året end forventet i Budget 2018, og der bliver ikke behov for øget vedligeholdelse af endestationerne. I alt reduceres omkostningerne til havnebusdriften fra 2020 således med 7,5 mio. kr. årligt sammenlignet med det forventede. Fra 2020 skal der dog betales ny passagerafgift til By & Havn på 1,4 mio. kr. årligt, hvorved der samlet set forventes besparelser på 6,1 mio. kr. årligt i forhold til det nuværende budget for havnebusdriften i 2020 og fremover.

De nye elbåde designes specifikt til ruten, og det er derfor billigere at forlænge ruten, hvis der træffes beslutning herom, inden bådene designes færdig i efteråret 2018, end hvis der ventes til senere.

Indhold

Flere afgange eller forlængelse af havnebusruten kan først træde i kraft ultimo 2020, da der skal produceres to både mere end planlagt med nuværende rute og antal afgange, hvilket først kan ske på værftet, efter de første både er produceret. Movia har oplyst, at der i kontrakten på drift af havnebusser indgår en option med mulighed for at udvide kontrakten med to ekstra både. Med to ekstra både er det muligt at lave én af følgende udvidelser:

- Ruten forlænges til Nordhavn med mulighed for at etablere to ekstra stop i Inderhavnen. Antallet af afgange forbliver to i timen.
Eller:
- Antallet af afgange øges fra to til tre i timen på den eksisterende rute.

Det er inden for kontraktens rammer således ikke muligt både at forlænge ruten og øge antallet af afgange. Dette budgetnotat indeholder derfor to scenarier, der kan vælges imellem.

Scenarie 1: Flere afgange

Det er muligt at udvide antallet af afgange indenfor kontraktens rammer, såfremt den nuværende rute fastholdes, og der ikke tilføjes nye stoppesteder. Der kan ikke tilføjes nye stoppesteder, da sejltiden og tiden til at oplade batterierne i de nye elbåde udnyttes fuldt ud.

Movia har skønnet, at tre afgang i timen (mod to i dag) øger antallet af passagerer med ca. 200.000 årligt. I dag betjener havnebusserne ca. 520.000 passagerer årligt.

Flere afgang vil forbedre havnebussen som produkt, men da der stadig vil være 20 minutter mellem afgangene og lav sejlhastighed, vil det ikke være muligt at opnå et produkt på A-busniveau.

Det er ikke muligt at øge bådenes sejlhastighed mellem stoppestederne pga. færdselsreglerne i havnen samt hensynet til de andre brugere i havnen. Derfor er der behov for to både mere for at kunne sejle med 20 minutter mellem hver afgang.

De samlede omkostninger til flere afgang forventes at udgøre 8,5 mio. kr. årligt.

Scenarie 2: Forlænget rute og flere stoppesteder

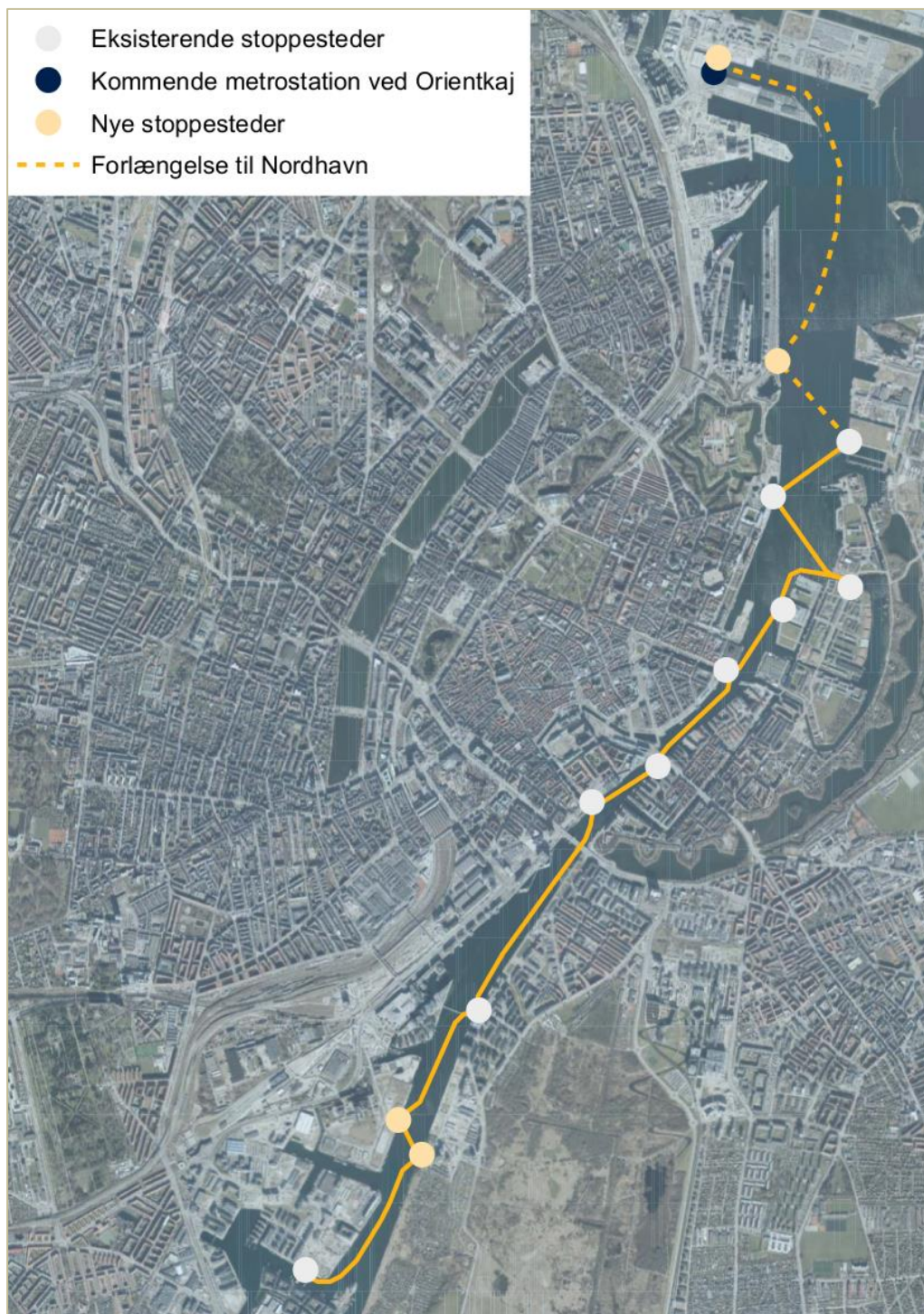
Forlængelse af havnebussernes rute til Nordhavn samt nye stoppesteder ved Enghave Brygge og Islands Brygge Syd skaber to nye forbindelse på tværs af havnen mellem Refshaleøen og Nordhavn og ved Islands Brygge Syd. Sådanne forbindelser, der både kan anvendes af gående og cyklister, vil være med til at binde byen bedre sammen. Da det er genveje i byen, der ikke kan anvendes af biler, forventes de at være med til at øge andelen af københavnere, der anvender kollektiv trafik og cykel.

Movias forslag til en forlænget rute til Nordhavn og etablering af ekstra stop i Inderhavnen er vist på kortet på side 3 (kort 1). I forslaget får havnebusserne fire nye stoppesteder:

- Orientkaj
- Langeliniekaj
- Enghave Brygge
- Islands Brygge Syd

Havnebusstoppestedet i Nordhavn er placeret ved Orientkaj, hvor der er forbindelse til metrostationen, som åbner i 2020. Stoppestedet kan ikke placeres ved Nordhavn St., da det ikke er muligt at sejle helt ind i Nordhavnsbassinet pga. vanddybden.

I dag betjener havnebusserne 520.000 passagerer årligt. Movia vurderer, at etablering af de fire nye stoppesteder vil øge antallet af årlige passagerer med ca. 430.000, jf. tabel 1. Samtidig skabes to nye forbindelser på tværs af havnen mellem henholdsvis Nordhavn/Østerbro og Refshaleøen samt Enghave Brygge og Islands Brygge Syd. De nye forbindelser vil være til gavn for cyklister og gående mellem områderne samt øge attraktiviteten af de respektive byudviklingsområder.



Kort 1: Movias forslag til en forlænget rute til Nordhavn og etablering af ekstra stop i Inderhavnen

Tabel 1: Passagereffekt ved nye stoppesteder

Nyt stoppested	Passagereffekt pr. år
Orientkaj (Nordhavn)	280.000
Langelinie kaj	70.000
Enghave Brygge	40.000
Islands Brygge Syd	40.000
I alt	430.000

Kilde: Movia

Anlæg af fire ekstra stoppesteder estimeres til at koste 12 mio. kr. Den afledte drift til vedligehold af stoppestederne estimeres til 0,4 mio. kr. årligt. Hertil kommer 6 mio. kr. til ekstra ladeudstyr ved endestationen i Nordhavn.

Øgede omkostninger til en forlænget rute for havnebusserne er af Movia estimeret til 5,8 mio. kr. årligt fra 2021. Heraf vedrører 0,5 mio. kr. passagerafgift til By & Havn.

Ønskes færre stoppesteder reduceres omkostningerne til anlæg med 3 mio. kr. pr. stoppested samt omkostningerne til afledt vedligeholdelse med 0,1 mio. kr. årligt pr. stoppested. Da der under alle omstændigheder skal bruges to ekstra havnebusser, hvis stoppestedet i Nordhavn skal betjenes, er omkostningerne til havnebusdrift på samme niveau, uanset om der etableres ét eller flere nye stoppesteder. Det skyldes ifølge Movia, at de færre billetindtægter som følge af færre stoppesteder modsvares af færre omkostninger til fremdrift og vedligeholdelse af bådene.

Udover de fire foreslåede stoppesteder er der undersøgt et nyt stoppested på Islands Brygge ved Langebro og ved Fisketorvet. Stoppestedet ved Langebro er ikke medtaget i forslaget, da den rekreative anvendelse af havnen i dette område besværliggør havnebussejlad så meget, at Movia er usikker på, om det sikkerhedsmæssigt er forsvarligt at lægge til ved Langebro. Desuden vil Lille Langebro muliggøre en nem forbindelse til det eksisterende stoppested ved Det Kongelige Bibliotek. Ønskes alligevel stop ved Langebro, kan dette etableres for 3 mio. kr. i anlæg samt 0,1 mio. kr. årligt i drift og vedligeholdelse af stoppestedet. Havnebusbetjening af et stoppested ved Langebro vil ifølge Movia herudover ikke have betydning for driftsomkostningerne.

På grund af sejlforholdene ved Havnebadet Fisketorvet og Havneholmen indeholder forslaget ikke et stoppested ved Fisketorvet. Passagerer til Fisketorvet kan i stedet benytte det eksisterende stoppested ved Bryggebroen. Der er omtrent 450 meters gangafstand fra stoppestedet til Fisketorvet.

Økonomi

Der er udarbejdet to scenarier, som udelukker hinanden. Omkostningerne til scenarie 1 (flere afgang) fremgår af tabel 2, mens omkostningerne til scenarie 2 (forlænget rute og flere stoppesteder) fremgår af tabel 3.

Tabel 2 – Scenarie 1: Flere afgang

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Billigere drift af elbåde fra 2020	Service	0	-6.500	-6.500	-6.500	-19.500
Ikke behov for øget vedligeholdelse af endestationerne	Service	0	-1.000	-1.000	-1.000	-3.000
Ny passagerafgift til By & Havn	Service	0	1.400	1.400	1.400	4.200
Scenarie 1: Flere afgang	Service	0	0	8.200	8.200	16.400
Scenarie 1: Passagerafgift til By & Havn grundet flere passagerer	Service	0	0	300	300	600
Udgifter i alt		0	-6.100	2.400	2.400	-1.300

Bemærk, at By og Havn får øgede indtægter på 1,7 mio. kr. årligt fra 2020 grundet de nye passagerafgifter.

Table 3 – Scenario 2: Extended route and more stops

Activities in the proposal <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Control area	2019	2020	2021	2022	Total
Billigere drift af elbåde fra 2020	Service	0	-6.500	-6.500	-6.500	-19.500
Ikke behov for øget vedligeholdelse af endestationerne	Service	0	-1.000	-1.000	-1.000	-3.000
Ny passagerafgift til By & Havn	Service	0	1.400	1.400	1.400	4.200
Scenario 2: Anlæg af fire havnebusstoppesteder	Anlæg	12.000	0	0	0	12.000
Scenario 2: Ekstra ladeudstyr ved endestationen i Nordhavn	Anlæg	6.000	0	0	0	6.000
Scenario 2: Udgifter til forlænget rute	Service	0	0	5.200	5.200	10.400
Scenario 2: Passagerafgift til By & Havn grundet flere passagerer	Service	0	0	553	553	1.106
Scenario 2: Vedligehold af fire ekstra havnebusstoppesteder	Service	0	0	400	400	800
Udgifter i alt		18.000	-6.100	53	53	12.006

Bemærk, at By og Havn får øgede indtægter på 1,95 mio kr. årligt fra 2020 grundet de nye passagerafgifter.

Ønskes færre stoppesteder reduceres omkostningerne til anlæg med 3 mio. kr. pr. stoppested samt omkostningerne til afledt vedligeholdelse med 100.000 kr. årligt pr. stoppested.

Risikovurdering og proces

Da der er tale om en ny rute, med et længere sejlforløb, er det estimerede passagertal, og dermed økonomien, behæftet med en del usikkerhed.

Da de konkrete forhold vedr. stoppesteder ikke kan undersøges inden der foreligger aftale med bolværksejerne, er anlægsoverslaget behæftet med usikkerhed. Der er dog indregnet 15% til uforudsete omkostninger på anlægget.

Containerhavnen i Nordhavn ligger tæt på havnebusstoppestedet ved Orientkaj, hvilket kan give driftsmæssige udfordringer for både havnebusserne og containerskibene. Containerterminalen flyttes i løbet af 2021 til den nye placering på ydre Nordhavn.

Bolværksejer og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal give tilladelse til etablering af nye stoppesteder. Tilladelse er ikke indhentet og de præcise vilkår herfor skal afklares efter beslutning om udvidelse af antallet af stoppesteder.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 4 – Scenarie 1: Flere afgange

(1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift	2019	2020	2021	2022	I alt
Billigere drift af elbåde fra 2020	ØU	1117 Kollektiv Trafik	U	0	-6.500	-6.500	-6.500	-19.500
Ikke behov for øget vedligeholdelse af endestationerne	TMU	1000 Ordinær drift	U	0	-1.000	-1.000	-1.000	-3.000
Ny passagerafgift til By & Havn	ØU	1117 Kollektiv Trafik	U	0	1.400	1.400	1.400	4.200
Scenarie 1: Flere afgange	ØU	1117 Kollektiv Trafik	U	0	0	8.200	8.200	16.400
Scenarie 1: Passagerafgift til By & Havn grundet flere passagerer	ØU	1117 Kollektiv Trafik	U	0	0	300	300	600
Udgifter i alt				0	-6.100	2.400	2.400	-1.300

Tabel 5 – Scenarie 2: Forlænget rute og flere stoppesteder

(1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift	2019	2020	2021	2022	I alt
Anlæg								
Scenarie 2: Anlæg af fire havnebusstoppesteder	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	12.000	0	0	0	12.000
Scenarie 2: Ekstra ladeudstyr ved endestationen i Nordhavn	TMU	2000 Ordinær anlæg	U	6.000	0	0	0	6.000
Anlæg i alt				18.000	0	0	0	18.000
Service								
Billigere drift af elbåde fra 2020	ØU	1117 Kollektiv Trafik	U	0	-6.500	-6.500	-6.500	-19.500
Ikke behov for øget vedligeholdelse af endestationerne	TMU	1000 Ordinær drift	U	0	-1.000	-1.000	-1.000	-3.000
Ny passagerafgift til By & Havn	ØU	1117 Kollektiv Trafik	U	0	1.400	1.400	1.400	4.200
Scenarie 2: Udgifter til forlænget rute	ØU	1117 Kollektiv Trafik	U	0	0	5.200	5.200	10.400
Scenarie 2: Passagerafgift til By & Havn grundet flere passagerer	ØU	1117 Kollektiv Trafik	U	0	0	553	553	1.106
Scenarie 2: Vedligehold af fire ekstra havnebusstoppesteder	ØU	1000 Ordinær drift	U	0	0	400	400	800
Udgifter i alt				0	-6.100	53	53	-5.994

Bydele og adresse

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



BUU62- Muligheder for overholdelse af Euro 6D normen for busser der anvendes i københavnske institutioner og skoler

Baggrund

SF og det Radikale Venstre har ønsket et budgetnotat, der beskriver, hvad det vil koste at sikre, at busser, der bruges af københavnske børneinstitutioner og skoler (inkl. busser lejet hos privat aktør) overholder Euro 6D normen i løbet af en 2 årig periode.

Nedenstående estimater er alene beregnet på baggrund af dagtilbudsområdet og specialområdet, som står for langt størstedelen af forvaltningens buskørsel, mens skoleområdets kørsel alene udgør en marginal del heraf.

Indhold

Krav til emissioner fra køretøjer i EU-lande reguleres via såkaldte euronormer, der sætter grænser for, hvor meget nye biler må udlede. For tunge køretøjer gælder euronormerne konkret i forhold til busser og lastbiler inkl. varebiler over 3,5 tons. I 2005 trådte Euro 4-normen for lastbiler og busser i kraft, i 2009 trådte Euro 5-normen i kraft og i 2013 trådte Euro 6-normen i kraft, hvorfor der løbende sker en opgradering, når nye køretøjer produceres og sælges i EU. Den højeste standard for udledning kaldes i dag Euro 6D. Det er alene biler produceret i indeværende år (2018), som overholder grænseværdierne for Euro 6D normen.

Da det alene er nye biler, som overholder euro 6D normen, er forudsætningen for overholdelse af normen, at Børne og Ungdomsforvaltningen udskifter hele forvaltningens buspark inden for de næstkommende 2 år.

På dagtilbudsområdet består forvaltningens egen buspark samlet set af 13 rumlepotter, 16 skovbusser og 57 minibusser. Herudover har forvaltningen pt. 82 udflytterruter, hvor to institutioner har deres egne busordninger, og de resterende 80 kører på kontrakter hos private leverandører.

Et skøn for prisen på udskiftningen af forvaltningens egen buspark på dagtilbudsområdet er ca. 72,5 mio. kr.

Specialområdet tilbyder specialkørsel, som dækker kørsel af børn/elever til både specialdaginstitutioner, specialskoler og STU (unge). Specialkørslen foretages udelukkende med eksterne kørselsleverandører, og forvaltningen driver dermed ingen selvstændig transport på dette område. Til kørslen bruges både små vogne, typisk på kontrakt hos taxaselskaber, og større minibusser, typisk på kontrakt hos handicapkørselselskaber, til kørslen. Det er børnenes behov på den enkelte skole/institution, som er udgangspunktet for transportformen.

De private kørselsleverandører på både dagtilbudsområdet og specialområdet har netop undergået en ny udbudsrunde, der løber fra januar 2019 og potentielt 4 år frem. Perioden gælder for 2+1+1 år. Dvs. udbuddet gælder i første omgang 2 år, og kommunen kan derefter forlænge med yderligere 1 år a' 2 gange. En ny udbudsrunde baseret på nyt udbudsmateriale og eventuelle nye miljømæssige krav vil derfor tidligst kunne gælde fra 1. januar 2021. Hidtil har forvaltningen dog forlænget kontrakterne med de 2 gange 1 år, af to hensyn. For det

første kan et udbud give et skifte i leverandør, dvs. børn/elever og skal lære nye chauffører at kende og samarbejdet mellem skole, forældre og leverandør skal måske starte forfra. For det andet er det hidtil vurderet, at priserne bedst har kunne holdes i ro/nede ved almindelig prisfremskrivning fremfor en ny udbudsrunde.

I denne udbudsrunde har forvaltningen indskrevet en kravspecifikation for grænseværdier for udledning svarende til Euro norm 5, i overensstemmelse med den besluttede minimumsstandard for kommunen. Det skal dog bemærkes, at der i december 2016 blev truffet BR beslutning om, at København fra 2020 skal stille krav om Euro 6 norm som miljøstandard. På baggrund af en rundringning til leverandørerne vurderes det dog, at et flertal af de private leverandører, forvaltningen anvender, allerede lever op til grænseværdierne for udledning svarende til euro norm 6.

Forvaltningen har ikke haft mulighed for at beregne, hvad en ændring i kravspecifikationerne fra Euro 5 til Euro 6D vil betyde for prissætningen i et udbud, da dette afhænger af leverandørernes reaktion på de ændrede kravspecifikationer. Samlet vurderes det dog, at det i betragtelig grad vil medføre et højere udgiftsniveau.

Tabel 1 – Estimeret skøn for anlægsbevilling

Økonomi

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Udskiftning af BUF's egen maskinpark	Anlæg		72,5 mio. kr.				72,5 mio. kr..
Udgifter i alt			72,5 mio. kr.				72,5 mio. kr.

Tabel 2 – Udgifter til service, overførsler eller finansposter:

(1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/Udgift (I/U)	2017	2018	2019	2020	2021	I alt
Service, overførsler, finansposter	BUU	3310 Dagtilbud	U			72,5 mio. kr.			72,5 mio. kr.
Udgifter i alt						72,5 mio. kr.			72,5 mio. kr.

Risikovurdering og proces

Det vurderes ikke, at der er nogen nævneværdig risiko forbundet med forslaget.



SU26 Øget viden om de sundhedsskadelige virkninger af luftforurening i København

Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat om øget viden om de sundhedsskadelige virkninger af luftforurening i København til Budget 2019. Baggrunden er et medlemsforslag stillet af Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten, som blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 19. april 2018. Motiveringen for forslaget er, at luftforurening, trods en massiv satsning på cykler, kollektiv trafik og ren energiproduktion, fortsat er en udfordring for folkesundheden og er årsag til, at mange borgere i København er bange for at blive syge af den luft, de indånder.

En rapport fra 2016, som er udarbejdet af det Nationale Center for Miljø og Energi (DCE), viser, at luftforurening er årsag til, at der hvert år er ca. 550 københavnere, der dør for tidligt. Rapportens konklusioner er baseret på beregninger af luftforurening med fine partikler og medregner ikke effekten af sundhedsskadelige gasser, som kvælstofdioxid (NO₂) og ultrafine partikler, der stammer fra forbrændingsprocesser fra særligt dieslbiler og brændeovne. Det skyldes, at der ikke er fastsat en EU-grænseværdi for de ultrafine partikler og heller ikke findes dokumentation for, hvor stor en mængde ultrafine partikler et menneske kan udsættes for, før det er sundhedsskadeligt.

Københavns Kommunes sundhedspolitik 2015-2025 "Nyd livet, københavnere" har som vision, at københavnere i 2025 skal være blandt de borgere i verden, som har den bedste livskvalitet. Det forudsætter både, at københavnere lever længere, og at de får flere raske leveår uden sygdom eller nedsat livskvalitet.

I "Fællesskab København", som er Københavns Kommunes vision for teknik- og miljøområdet, er det blandt et af perspektiverne, at København i 2050 skal være en fossilfri by med ren luft og uden trafikstøj.

Det er disse to sammenhængende strategier og ambitioner om ren luft, sundhed og livskvalitet, som budgetforslaget skal bidrage til at indfri til gavn for københavnere.

Indhold

Medlemsforslaget består, ud over en bestilling af et budgetnotat, af fire punkter, hvor Sundheds- og Omsorgsforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen pålægges at:

- gennemføre en årlig undersøgelse af de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen i København (SUF i samarbejde med TMF)
- opsætte kommunale målere, der måler ultrafine partikler og NO₂ langs H.C. Andersens Boulevard og andre særligt udvalgte lokaliteter i København (TMF)
- udarbejde en model for afrapportering af data fra NO₂/partikelmålere til EU-Kommissionen (TMF i samarbejde med SUF)
- etablere en kommunal hjemmeside, hvor borgere og andre interesserede kan følge med i udviklingen af forureningen over en dag i realtid på særligt forureningsudsatte lokaliteter i København (SUF i samarbejde med TMF).

Med udgangspunkt heri anbefales følgende fire initiativer og der nedsættes en tværgående projektgruppe samt styregruppe med deltagelse fra begge forvaltninger.

Ansvarsfordelingen for initiativerne vil endeligt skulle defineres af styregruppen, men som udgangspunkt har Sundheds- og Omsorgsforvaltningen ansvaret for initiativ 1, Teknik- og Miljøforvaltningen har ansvaret for initiativ 2, mens ansvaret for initiativ 3 og 4 deles af de to forvaltninger.

Initiativ 1. Årlig undersøgelse af sundhedsskadelig luftforurening i København (9,2 mio. kr. i service i 2019-2022)

Sundheds- og Omsorgsforvaltningen vil med inddragelse af Teknik- og Miljøforvaltningen gennemføre en årlig undersøgelse af luftforureningen i København. Undersøgelsen skal bearbejde og analysere de opsamlede data fra de gennemførte målinger for at skabe et mere helstøbt grundlag for at vurdere de sundhedsmæssige konsekvenser af luftforurening i København. Undersøgelsen vil inddrage eksisterende litteratur på området, data fra de kommunale partikelmålere samt øvrig relevant viden på området.

De sundhedsmæssige konsekvenser vil så vidt muligt blive suppleret med analyser af de økonomiske konsekvenser af luftforureningen i forhold til direkte og indirekte betydning for de offentlige sundhedsudgifter.

Der søges om 1,3 mio. kr. årligt i perioden 2019-2022 til oprettelse af to AC-stillinger i Sundheds- og Omsorgsforvaltningen med reference til folkesundhedschefen, herunder en projektleder med universitetsprofil, der vil være den primært ansvarlige for udarbejdelse af undersøgelsen, og som ligeledes vil indgå i et projektlederteam med en projektleder fra Teknik- og Miljøforvaltningen (se initiativ 4).

Som et led i indsatsen nedsætter Sundheds- og Omsorgsforvaltningen med inddragelse af Teknik- og Miljøforvaltningen en uafhængig ekspertgruppe bestående af eksterne videnspartnere med ekspertise inden for sundhed, sundhedsøkonomi, luftforurening og trafik. Ekspertgruppen vil blandt andet bestå af eksempelvis forskere fra Københavns Universitet og Nationalt Center for Miljø og Energi med flere, som har ekspertise og viden i forhold til befolkningsundersøgelser og helbredseffekter af luftforurening fra kilder i og udenfor København og Danmark. Sundheds- og Omsorgsforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen beslutter i fællesskab hvad ekspertgruppen skal beskæftige sig med og kommunikere.

Ekspertgruppen skal med baggrund i den årlige undersøgelse og eksisterende viden om kilder til luftforurening og helbredseffekter:

- Vurdere og analysere sundhedskonsekvenser i forhold til dødsfald og sygdomstilfælde, der kan tilskrives de målte koncentrationer fra forskellige kilder til luftforurening i byen, samt belyse hvor mange flere sygdomsfrie leveår, der vil kunne opnås over tid med forskellige tiltag til reduktion af luftforureningen.
- Bidrage med analyser i forhold til hvilke sundhedsøkonomiske omkostninger, der er forbundet med luftforureningen for kommunen, regionen og samfundet.
- Komme med forslag og anbefalinger til indsatser, der kan reducere luftforureningen i København herunder anbefalinger til grænseværdier, f.eks. for fine og ultrafine partikler.

Anbefalingerne vil være rettet mod, hvilke indsatser Københavns Kommune bør iværksætte, samt anbefalinger til lovgivningsmæssige ændringer for at opnå en forbedring af luftkvaliteten i København. Ekspertgruppen vil have behov for at udarbejde analyser og der søges derfor om i alt 1,0 mio. kr. årligt i 2019-2022 til analyser og til afholdelse af møder mm.

Projektledelsen betjener ekspertgruppen og står for at afholde 1-2 årlige møder i gruppen. Den årlige rapport og ekspertgruppens anbefalinger til indsatser forelægges hvert år de to politiske udvalg inden sommerferien, således at der kan udarbejdes budgetnotater frem mod budgetforhandlingerne.

Initiativ 2. Opsætning af kommunale målere og afrapportering til EU (9,1 mio. kr. i anlæg i 2019-2022)

Teknik- og Miljøforvaltningen opsætter fem stationære målestationer til blandt andet ultrafine partikler og NO₂ på særligt udvalgte lokaliteter i København.

Måleresultaterne skal kunne afrapporteres til EU, hvorfor de anvendte målestationer skal opfylde de krav og kriterier til placering og prøvetagning, som er fastsat i EU's luftkvalitetsdirektiv. Teknik- og Miljøforvaltningen står sammen med Sundheds- og Omsorgsforvaltningen for afrapportering af den indsamlede data fra målestationerne til EU-Kommissionen i en fælles henvendelse.

Opgaven med etablering, drift og afrapportering af data fra de fem stationære målestationer vil, sammen med modellen for afrapportering i et af EU anerkendt format, blive udbudt. Der søges om 9,1 mio. kr. i perioden 2019-2022 til etablering/leje, drift og afrapportering fra de stationære målestationer.

Initiativ 3. Oprettelse af hjemmeside til opsamling af data (0,9 mio. kr. i anlæg i 2019-2022)

Sundheds- og Omsorgsforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen opretter og driver i fællesskab en kommunal hjemmeside til formidling af data fra de kommunale målestationer, så borgere og andre interessenter har mulighed for at følge udviklingen i forureningen på særligt udvalgte lokaliteter. Teknik- og Miljøforvaltningen er ansvarlig for indsamling og formidling af data vedrørende luftforurening, herunder information til borgerne om alternative ruter til trafikomlægning ved eksempelvis forhøjede værdier. Sundheds- og Omsorgsforvaltningen er ansvarlig for fortolkning af de pågældende data i forhold til de sundhedsmæssige konsekvenser og for at udsende sundhedsvarsler til borgerne samt tilrettelægge og iværksætte øvrige initiativer, der kan fremme sundheden i forhold til luftforurening. Hjemmesiden skal sammentænkes med andre lignende hjemmesider, som eksempelvis luften på din vej og Googles realtidsmålinger.

Den fælles, tværgående projektgruppe og styregruppe har ansvaret for at fastlægge, hvilke funktioner hjemmesiden skal varetage. Der søges om 0,9 mio. kr. i perioden 2019-2022 fordelt med 0,3 mio. kr. til etablering af hjemmeside og 0,6 mio. kr. til drift.

Initiativ 4. Tværgående samarbejde (2,94 mio. kr. i anlæg i 2019-2022)

For at understøtte det tværgående samarbejde ansættes en projektleder i Teknik- og Miljøforvaltningen, som sammen med projektlederen i Sundheds- og

Omsorgsforvaltningen udgør projektledelsen og i fællesskab betjener ekspertgruppen, som nedsættes under initiativ 1.

Der søges om 2,94 mio. kr. til ansættelse af projektleder i Teknik- og Miljøforvaltningen (heraf 60.000 kr. i 2018 i forhold til udbud af målestationer under initiativ 2 og 720.000 kr./år i perioden 2019-2022).

Overordnede målsætninger og effekter

Forslaget vil skabe større viden om helbredseffekter og økonomiske konsekvenser af luftforurening i København. Denne viden vil skabe et bedre grundlag for at igangsætte tiltag, som kan bidrage til at reducere luftforurening samt en afklaring af, hvilke lovgivningsmæssige tiltag, der er nødvendige i fremtiden.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 15,47 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Initiativerne har samlede estimerede anlægsudgifter på i alt 12,89 mio. kr. i perioden 2018-2022. Projektet forventes ibrugtaget løbende frem til december 2022.

Budgetønskets initiativer kan skaleres med tilvalg af opsætning af tre mobile målestationer, som et supplement til de fem stationære målestationer. Udgifterne hertil er 9,4 mio. kr. i anlæg i 2019-2022.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Initiativ 1. Årlig undersøgelse af sundhedsskadelig luftforurening i København, ekspertgruppe og analyser	Service	0	2.300	2.300	2.300	2.300	9.200
Initiativ 2. Opsætning af kommunale målere og afrapportering til EU	Anlæg	0	2.275	2.275	2.275	2.275	9.100
Initiativ 3. Hjemmeside	Anlæg	0	350	200	150	150	850
Initiativ 4. Projektledelse og tværgående samarbejde	Anlæg	60	720	720	720	720	2.940
Udgifter i alt,		60	5.645	5.495	5.445	5.445	22.090

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at projektet er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter. Det skal bemærkes, at den endelige udgift for opgaven afgøres ved udbud.

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

Bevillingstekniske oplysninger

Initiativerne har samlede estimerede anlægsudgifter på i alt 12,89 mio. kr. i perioden 2018-2022. Projektet forventes ibrugtaget løbende frem til december 2022.

Tabel 2 – Udgifter til service

(1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg	Bevilling	2019	2020	2021	2022	I alt
Initiativ 1. Årlig undersøgelse af sundhedsskadelig luftforurening i København, ekspertgruppe og analyser	SOU	Sundhed	2.300	2.300	2.300	2.300	9.200
Udgifter i alt			2.300	2.300	2.300	2.300	9.200

Tabel 3 - Øvrige anlægsprojekter

(1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg	Bevilling	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
Initiativ 2. Projektering/projektledelse	TMU		0	550	550	550	550	2.200	*
Initiativ 2. Udførelse	TMU		0	1.725	1.725	1.725	1.725	6.900	*
Initiativ 3. Projektering/projektledelse	SOU/TMU*	Anlæg	0	100	100	150	150	500	*
Initiativ 3. Udførelse	SOU/TMU*	Anlæg	0	250	100			350	*
Initiativ 4. Projektering/projektledelse	SOU/TMU*	Anlæg	60	720	720	720	720	2.940	*
Anlægsudgifter i alt			60	3.345	3.195	3.145	3.145	12.890	*

*Note: nærmere fordeling af bevillinger aftales, såfremt budgetnotatet nyder fremme i budgetforhandlingerne.

Tabel 4 – Tidsangivelse, initiativ 1

Projektet forventes igangsat januar 2019 og ibrugtaget december 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Bevilling forventes givet	Oktober 2018
Projektet forventes igangsat	Januar 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2022

Tabel 5 – Tidsangivelse, initiativ 2

Projektet forventes igangsat januar 2019 og ibrugtaget december 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Bevilling forventes givet	Januar 2019
Projektet forventes igangsat	Januar 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2022

Tabel 6 – Tidsangivelse, initiativ 3

Projektet forventes igangsat januar 2019 og ibrugtaget december 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Bevilling forventes givet	Oktober 2018
Projektet forventes igangsat	Januar 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2022

Tabel 7 – Tidsangivelse, initiativ 4

Projektet forventes igangsat december 2018 og ibrugtaget december 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Bevilling forventes givet	Oktober 2018
Projektet forventes igangsat	December 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2022

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel og adresse

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

Høring

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til initiativerne.



TM143 Fotocat-teknologi ved børneinstitutioner til at nedbringe luftforureningen



Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat om brug af fotocat-teknologi til at nedbringe luftforureningen ved børneinstitutioner til Budget 2019.

Indhold

Fotocat-teknologi i belægningsoverflader, såsom betonflader og tagpap, fungerer som katalysator, der med lysets hjælp nedbryder skadelig NO_x -forurening til nitrat og vand og dermed sikrer renere luft.

NO_2 og partikler er væsentlige kilder til luftforurening i København. Luftforurening med NO_2 er dog mindre sundhedsskadelig end luftforurening med partikler (jf. *Air Quality in Europe 2015*, Det Europæiske Miljøagentur). I den seneste rapport om luftkvalitet i København *The Danish air quality monitoring programme 2017* er der ingen veje, som overskrider grænseværdien for NO_2 . De gader, som har den dårligste luftkvalitet på grund af stor trafikal påvirkning, er de samme strækninger, som i 2015 overskred grænseværdien for NO_2 -koncentration: H.C. Andersens Boulevard (tre steder), Gyldenløvsgade, Øster Søgade, Stormgade, Åboulevard (to steder) og Ågade. Der ligger en række daginstitutioner og skoler i de omkringliggende områder af de stærkt trafikerede veje.

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der er behov for at skabe mere viden og evidens for, om fotocat- teknologi har en reducerende effekt på den lokale luftforurening med NO_2 .

Det foreslås, at der gennemføres et pilotprojekt ved en enkelt daginstitution eller skole, som ligger ved en gade, der er stærkt trafikeret og udsat for høj luftforurening. Institutionen udvælges i dialog med Københavns Ejendomme. Ved institutionen udlægges fotokatalyse på en ca. 100 meter lang fortovsstrækning, svarende til 135 m^2 samt på ca. 300 m^2 af bygningens facade.

I forbindelse med pilotforsøget vil der blive gennemført før- og eftermålinger af luftens indhold af NO_2 for at afklare, om belægningen kan reducere luftens indhold af NO_2 . Pilotprojektet vil blive evalueret, og mulighederne for at udbrede løsningen med fotokatalyse til andre skoler og institutioner i København vil blive undersøgt. I den

forbindelse kortlægges, hvilke institutioner, løsningen kan udbredes til samt omkostningerne og effekten af en sådan løsning.

Pilotprojektet gennemføres i perioden januar 2019 til december 2020.

Overordnede målsætninger og effekter

Målsætningen for indsatsen er at forebygge luftforurening med NOx. Desuden understøtter indsatsen Københavns Kommunes plan *Ren luft til københavnere* (2013). Effekten af tiltaget afhænger af, hvilke resultater, der opnås i pilotprojektet.

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,9 mio. kr. i perioden 2019-2020. Projektet forventes ibrugtaget i december 2020.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
100 m fortov belagt med fotokatalyse behandlede fliser/sten	Anlæg	250				250
300 m ² facade belagt med fotokatalysebehandlet belægning	Anlæg	750				750
Før- og eftermåling	Anlæg	200	200			400
Kortlægning af skoler og daginstitutioner	Anlæg		150			150
Projektledelse	Anlæg	265	100			365
Udgifter i alt		1.465	450			1.915

Risikovurdering

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

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,9 mio. kr. i perioden 2019-2020. Det forventes startet op i januar 2019 og afsluttet i 2020. Udskiftning af fliser og belægning af facader i pilotprojektet forventes igangsat i medio 2019.

Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
100 m fortov belagt med fotokatalyse behandlede fliser/sten	250				250	250*
300 m ² facade belagt med fotokatalysebehandlet belægning	750				750	750*
Før- og eftermåling	200	200			400	400*
Kortlægning af skoler og daginstitutioner		150			150	150*
Projektledelse	265	100			365	365*
Anlægsudgifter i alt	1.465	450			1.915	1.915*

Tabel 3 – Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat januar 2019 og ibrugtaget december 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Bevilling forventes givet	oktober 2018
Projektet forventes igangsat	januar 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	december 2020

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



Anbefaling nr. 6 fra Task force for bedre erhvervsvilkår ØK25.06 Udvide forhåndsdialogen i byggesager

Baggrund

Nærværende budgetnotat udspringer af anbefaling nr. 6 fra task forcen for bedre erhvervsvilkår.

Task forcen anbefaler, at Københavns Kommune skal udvide forhåndsdialogen i byggesager, således at virksomhederne får bedre indsigt i, hvad der forventes i en ansøgning og hvordan processen er.

Indhold

Det foreslås, at der afsættes ressourcer til, at TMF kan gennemføre en mere vidtgående forhåndsdialog med virksomheder og privatpersoner, inden disse indgiver en byggesag til behandling. En god forhåndsdialog forventes at kunne øge kundetilfredsheden betragteligt og samtidig højne kvaliteten af byggesagsbehandlingen. Det foreslås, at tiltaget afventer gennemførelse af den eksterne undersøgelse af servicekulturen, hvor der foreligger en implementeringsplan med konkrete initiativer samt processtøtte til implementering jf. budgetnotat ØK25.01.

En styrket forhåndsdialog ligger samtidig i naturlig forlængelse af det nye bygningsreglement (BR18), hvor den indledende del af sagsbehandlingen, herunder tilvejebringelsen af fyldestgørende ansøgningsmateriale, bliver mere central end tidligere, da byggemyndigheden ikke længere skal foretage selve den tekniske byggesagsbehandling.

TMFs kundetilfredshedsundersøgelsen af byggesagsbehandlingen fra 2017 har vist, at der er behov for en styrket indsats i den indledende dialogfase af sagsbehandlingen. Teknik- og Miljøforvaltningen har i dag et koncept for forhåndsdialog, men har af ressourcemæssige årsager primært fokuseret indsatsen på større erhvervskunder. Med dette budgetønske foreslås det at udvide indsatsen, så den omfatter alle områder.

En generelt styrket forhåndsdialog i byggesagsbehandlingen vil indebære, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal udarbejde et forbedret og udvidet koncept for forhåndsdialogen. Udformningen af dette skal kobles til øvrige serviceforbedringer som indgår i den eksterne undersøgelse og konkrete anbefalinger/procesunderstøttelse af servicekulturen i Københavns Kommune jf. budgetnotat ØK25.01. Det nye koncept for forhåndsdialog skal sikre fokus på:

- gøre det mere synligt over for virksomheder, at de har muligheden for forhåndsdialog,
- øget tydelighed om hvilken forberedelse en sag kræver fra virksomheden og hvilke krav der stilles til bl.a. bilag og tegninger
- øget dialog og kommunikation med erhvervskunder og borgere, så forvaltningen virker mere tilgængelig
- opkvalificering af medarbejdere

- øget kvalitet i byggesagsbehandlingen, hvor det for den enkelte sagsbehandler bliver nemmere at sagsbehandle grundet den indledende forhåndsdialog.

Konkret skal det nye koncept indebære at virksomheder og borgere inden for to uger efter det nødvendige mødemateriale er indsendt kan få et møde med TMF. Kunder skal derigennem opleve en hurtig vejledning og dermed mere effektiv ansøgningsproces. Dialogen vil blive tilpasset, så den både imødekommer borgernes og virksomhedernes behov om procesvejledning og grundlæggende indføring i det at søge og få en byggetilladelse, samt de mere erfarne ansøgere, primært erhvervs-kunder, der har behov for vejledning og dialog om et konkret projekt. For kunderne vil den udvidede forhåndsdialog betyde, at det bliver mere smidigt, hurtigere og billigere at få behandlet en byggesag i Københavns Kommune, idet sagsbehandleren allerede sidder med en fuldt belyst sag og dermed ikke skal bruge tid på at rykke kunden for manglende materiale. Den udvidede forhåndsdialog forventes dermed også at øge tilfredsheden med sagsbehandlingen for kunderne.

Indsatsen skal følges op med løbende tilfredshedsmålinger med forhåndsdialog og henvendelser til dialogteamet. Der skal desuden udarbejdes et system til online booking af forhåndsdialog.

Fra 2020 foreslås det, at:

- der ansættes yderligere 8 skattefinansierede byggesagsbehandlere, hvilket betyder at forhåndsdialogen kan gebyrfritages. Alternativt vil sagsbehandlerne kunne finansieres gennem byggesagsgebyrer på forhåndsdialogen.
- der afsættes midler til kompetenceudvikling af medarbejderne i forhold til forhåndsdialog, samt til udvikling af et system til online booking.

Overordnede målsætninger og effekter

Den foreslåede styrkelse af indsatsen vil sikre en markant forbedret service til borgere og erhvervsliv gennem en øget og mere fleksibel adgang til forhåndsdialog. TMF har gode erfaringer med anvendelse af forhåndsdialog, og forventer at en styrkelse heraf vil bidrage til færre tilbageløb i sagsbehandlingsprocessen og dermed et hurtigere fyldestgørende ansøgningsmateriale. Tiltaget forventes dermed at øge kundetilfredsheden. Det fremgår af Task force rapporten, at en god forhåndsdialog i mange kommuner har vist sig at gøre en stor forskel for virksomhedernes tilfredshed.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 0 kr. i 2019, 5,55 mio. kr. i 2020 og 5,4 mio. kr. i både 2021 og 2022. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2020.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Ansættelse af byggesagsbehandlere til forhåndsdialog	Service	0	4.800	4.800	4.800	14.400
Kompetenceudvikling	Service	0	500	500	500	1.500
Udvikling af system til forhåndsbooking	Service	0	250	100	100	450
Udgifter i alt		0	5.550	5.400	5.400	16.350

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Service (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
Ansættelse af byggesagsbehandlere til forhåndsdialog	0	4.800	4.800	4.800	14.400
Kompetenceudvikling	0	500	500	500	1.500
Udvikling af system til forhåndsbooking	0	250	100	100	450
Afledte serviceudgifter i alt	0	5.550	5.400	5.400	16.350

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.



Anbefaling nr. 12 fra Task force for bedre erhvervsvilkår ØK25.12 Afdækning af potentiale for flere erhvervsparkeringspladser

Baggrund

Nærværende budgetnotat udspringer af anbefaling nr. 12 fra Task force for bedre erhvervsvilkår i København.

Task forcen anbefaler, at Københavns Kommune opretter 500 parkeringspladser.

Indhold

Ventetiden i trafikken koster virksomheder tid, hvilket fører til stigende priser på varer og tjenester. Udførende medarbejdere kan risikere at måtte parkere langt fra de steder, hvor opgaven skal løses. Mange håndværks- og servicevirksomheder peger på, at det er et væsentligt problem i København. Taskforcen anbefaler, at der til at afhjælpe disse problemer oprettes 500 parkeringspladser øremærket til erhverv ved gadehjørner, hvor der i dag ikke er mulighed for parkering. Kan der ikke findes 500 pladser på den måde, foreslås resten fundet ved at konvertere eksisterende parkeringspladser.

Københavns Kommune råder over knap 50.000 parkeringspladser i betalingsområdet. Det er derfor nødvendigt at gennemgå byens veje for at finde frem til, hvor der skal ske en optimering af pladsen og dermed skabes nogle af de øremærkede pladser. Det foreslås derfor, at der afsættes midler til en screening af mulige lokaliteter, hvor der med udgangspunkt i udnyttelse af 10-meter reglen kan etableres nye erhvervsparkeringspladser. Færdselsloven forbyder af oversigtshensyn under normale omstændigheder parkering nærmere end ti meter fra krydsende vej, jf. 10-meter reglen. Dog er parkering lovligt, hvis kantstenen kan rykkes ud som en udbygning af fortovet de første fem meter.

Behovet er størst i Indre By, hvor det samtidig vurderes, at det vil være sværest at udbygge fortovene. Fortovene og vejene i Indre By er smalle, og opretholdelsen af 10-meter reglen er nødvendig mange steder i rød og grøn zone, hvis større køretøjer skal kunne komme rundt.

Den foreslåede screening skal afklare de fysiske og trafikale forhold omkring potentielle hjørneudbygninger samt de økonomiske konsekvenser af ombygningen. I den forbindelse vil det samtidig blive juridisk afklaret, hvorvidt det er muligt reservere parkeringspladser til en særlig gruppe parkanter, hvilket er en forudsætning for gennemførelsen af forslaget. Screeningen vil endvidere indtænke mulige udnyttelse af fortovsudbygninger i form af eksempelvis beplantning og cykelparkering.

Hvis ikke alle 500 pladser kan etableres, kan eksisterende pladser konverteres til reserverede pladser. Der er dermed en risiko for, at forslaget vil mindske antallet af parkeringspladser, der er tilgængelige for andre grupper af

trafikanter. Der tages forbehold for, at der findes lovlige og saglige kriterier, der kan lægges til grund for at reservere parkeringspladser til så bred en gruppe af køretøjer som erhvervskøretøjer. Dette vil kræve en juridisk redegørelse fra en ekstern rådgiver.

Samlet anbefales, at potentiale, samlet økonomi og lovlighed for initiativet undersøges før den endelige finansiering afsættes, og at parterne signalerer opbakning til det videre arbejde med etablering af 500 erhvervsparkering med en hensigtserklæring.

Forslag til aftaletekst:

Parterne er enige om, at erhvervsparkering er vigtigt for Københavns Kommunes arbejde med at forbedre vilkårene for fremkommelighed. Parterne igangsætter en undersøgelse af muligheden for at etablere 500 erhvervsparkeringspladser, og er enige om, at finansiering til etablering af 500 erhvervsparkeringspladser tages op igen i Budget 2020, når der foreligger en afklaring af potentialet og samlet økonomi for initiativet. Det forudsættes i forhold til finansiering af en indsats i Budget 2020, at en etablering af 500 erhvervsparkeringspladser er lovligt.

Overordnede målsætninger og effekter

Bedre forhold for erhvervsparkering specielt og dermed en forbedring af erhvervsklimaet i København.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i 2019. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Screening	Anlæg	800	0	0	0	800
Advokatbistand	Anlæg	150	0	0	0	150
Udgifter i alt		950	0	0	0	950

Risikovurdering

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

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. i 2019. Projektet forventes ibrugtaget i juni 2019.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg		2019	2020	2021	2022	I alt	*
Anlægsudgift	TMU	Ordinær anlæg	950	0	0	0	950	*
Anlægsudgifter i alt			950	0	0	0	950	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat oktober 2018 og ibrugtaget juni 2019.

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



Anbefaling nr. 34 fra Task force for bedre erhvervsvilkår **ØK25.34 Pulje til at øge det internationale kendskab til Greater Copenhagen (delvist bevillingsudløb)**

Baggrund

Nærværende budgetnotat udspringer af anbefaling nr. 34 fra Task force for bedre erhvervsvilkår i København, som anbefaler, at Greater Copenhagen skal skærpe sin internationale identitet ved at:

- Skabe et mere entydigt brand
- Styrke den målrettede markedsføring ved at synliggøre regionens tilbud
- Bruge udvalgte events/kongresser til at tiltrække højt kvalificeret arbejdskraft fra udlandet
- Understøtte internationalt orienterede iværksætterevents.

Indhold

Højtuddannet udenlandsk arbejdskraft øger både produktivitet og eksport for den enkelte virksomhed. Med henblik på at tiltrække flere udenlandske talenter og investeringer til regionen foreslås det, at Greater Copenhagen skærper sin internationale identitet.

Det kan Københavns Kommune understøtte ved at oprette en pulje, der bl.a. kan understøtte:

- Styrket brand for Greater Copenhagen og digitale markedsføringskampagner
- Branding gennem udvalgte events herunder fx iværksætterevents, e-sport og internationale messer
- Videreførelse af Københavns korps af Goodwill ambassadører

Derudover foreslås en videreførelse af Københavns Kommunes besøgstjeneste.

Task forcens analyser viser, at Greater Copenhagen endnu ikke har slået sin identitet fast internationalt og dermed ikke er så kendt i udlandet, som byens gode rammebetingelser berettiger til. Det betyder, at København har svært ved at følge med sammenlignelige europæiske metropoler i forhold til at tiltrække og fastholde udenlandske virksomheder og højtuddannet arbejdskraft.

1. Pulje til at styrket internationalt kendskab til Greater Copenhagen

Det foreslås, at Københavns Kommune opretter en pulje der skal bidrage til, et mere tydeligt budskab om, hvad Greater Copenhagen kan tilbyde, som de nærmeste konkurrentregioner ikke kan.

Dette arbejde skal dels bygge på data om byen og dels gennem afdækning og inddragelse af interessenter (borgere, virksomheder, tilflyttere, potentielle tilflyttere mv.). Formålet er, at den entydige identitet skal sikre retning og en specifik attraktionsværdi i forhold til at tiltrække investeringer og talent.

Erfaringerne fra sammenlignelige storbyregioner viser, at en skarp international profil og identitet virker i forhold til at skabe et internationalt kendt brand. Derudover viser de, at identiteten styrkes, når alle offentlige aktører samler sig om det samme brand og kommunikationen ikke forstyrres af vekslende afsendere med næsten enslydende budskaber.

I Greater Copenhagen er der over de seneste år opbygget en digital markedsføringsmodel, der har vist gode og målbare resultater i forhold til at tiltrække specialiserede grupper af højtuddannet arbejdskraft inden for bl.a. gaming og finansiel teknologi. Derudover er modellen en omkostningseffektiv måde at brande Greater Copenhagens konkrete styrkepositioner på.

En pulje til at øge det internationale kendskab kan foruden direkte markedsføringsindsatser også understøtte iværksætterevents med international rækkevidde, som kan tiltrække investorer, talent og viden til København samt brande København som en attraktiv iværksætterhub med en professionalisering af det danske investor- og iværksættermiljø til følge. Særligt begivenheder inden for tech/digitaliseringsområdet vurderes at have perspektiver ift. det øvrige erhvervsliv, da nye digitale løsninger er afgørende for udviklingen af en række af Københavns Kommunes erhvervsmæssige styrkepositioner fx cleantech, fintech og welfare tech.

Derudover kan en pulje støtte op om underholdningsevents, der samtidig fungerer som en platform for tiltrækning af internationale talenter til Greater Copenhagen. Et eksempel på dette er e-sport eventen Blast Pro Series, som i 2017 fungerede som en effektiv platform for tiltrækning af tech talenter til Greater Copenhagen. En anden event er den internationale ejendomsmesse MIPIM i Cannes, hvor Københavns Kommune sammen med Byggesocietet, andre kommuner i Greater Copenhagen og den private ejendomsbranche de seneste år har brandet Greater Copenhagen overfor ejendomsbranchen.

For alle events gælder det, at kommunens medfinansiering forudsætter, at andre aktører som fx staten/regionen bidrager med beløb, der som minimum modsvarer Københavns Kommunes finansiering, og at der hvor det er muligt opnås betydelig privat medfinansiering.

Endelig kan tilskuddet til Copenhagen Goodwill Ambassadors (GWA) på 200.000 kr. årligt i 2 år videreføres som en del af puljen. Københavns korps af 60 goodwill ambassadører har siden 1996 arbejdet på frivillig basis for at markedsføre København og Greater Copenhagen internationalt. Netværket har vist sig effektivt i forbindelse med at brande Greater Copenhagen, tiltrække internationale investeringer, talenter, konferencer/events og turister til København og resten af Greater Copenhagen. Copenhagen Capacity er sekretariat for korpset.

2. Videreførelse af Københavns Kommunes besøgstjeneste

Foruden puljen foreslås det, at Københavns Kommune afsætter 1,3 mio. kr. årligt i 2020-2022 til internationalisering, branding og eksportfremme i regi af Københavns Kommunes internationale besøgstjeneste, One Point Entry. Teknik- og Miljøforvaltningen samarbejder med Copenhagen Capacity omkring håndteringen af internationale besøgsdelegationer til København og Greater Copenhagen, samlet kaldes dette One Point Entry. Besøgstjenesten er med til at

profilere københavnske byløsninger for et internationalt publikum, herunder high-level delegationer med beslutningstagere på minister-, borgmester- og CEO-niveau. Antallet af henvendelser har været stigende siden 2015. Besøgstjenesten har i 2017 håndteret ca. 400 delegationer.

One Point Entry har tæt fokus på at understøtte dialogen mellem besøgsdelegationer og virksomhederne med henblik på styrke grundlaget for konkrete kontrakter. Derfor har One Point Entry i 2017 oprettet virksomhedsnetværket OPE Business Network i tilknytning til besøgstjenesten. En større understøttelse af dette arbejde vil kunne hjælpe flere virksomheder og sikre flere potentielle kunder til danske virksomheder.

Økonomi

Table 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Pulje til at øge det internationale kendskab til Greater Copenhagen	Service	3.000	2.000	500	500	6.000
Den internationale besøgstjeneste/One Point Entry,	Service	0	1.300	1.300	1.300	3.900
Udgifter i alt		3.000	3.300	1.800	1.800	9.900

Risikovurdering og proces

Der vurderes ikke at være risici forbundet med økonomi eller tidsplan. Indsætterne kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Regeringens forestående forenkling af erhvervsfremmesystemet kan have implikationer i forhold til forslaget indhold.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 – Udgifter til service

<i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift (I/U)	2019	2020	2021	2022	I alt
Pulje til at øge det internationale kendskab til Greater Copenhagen	ØU	Økonomisk forvaltning	U	3.000	2.000	500	500	6.000
Den internationale besøgstjeneste/One Point Entry	TMU	Ordinær drift	U	0	1.300	1.300	1.300	3.900
Udgifter i alt				3.000	3.300	1.800	1.800	9.900

Bydel og adresse

Alle indsatserne er bydækkende.

Tidligere afsatte midler

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019
Budgetaftale 2015:					
- Copenhagen Goodwill Ambassadors	200	200	200	200	0
Afsatte midler i alt	200	200	200	200	0



TM184 Fuld skattefinansiering af byggesagsbehandlingen

Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2019 om skattefinansiering af byggesagsområdet.

Såfremt brugerbetalingen afskaffes, vil virksomheder og borgere ikke længere møde en økonomisk belastning af at få tilladelse til at gennemføre byggeopgaver i Københavns Kommune. En fuld skattefinansiering vil ud over at afskaffe brugerbetalingen for borgere og virksomheder også betyde, at visse administrative opgaver vil bortfalde, så fokus i højere grad kan rettes mod overholdelse af sagsbehandlingstider samt kundetilfredshed og kvalitetsudvikling og dermed højne produktiviteten på området. Tiltaget vil grundlæggende medføre en forenkling for både brugere og for sagsbehandlingen på området, ligesom det væsentligt vil reducere den bevillingsmæssige og takstmæssige kompleksitet, som sagsområdet har været involveret i gennem længere tid.

Indhold

En afskaffelse af byggesagsgebyret, så hele byggesagsbehandlingen skattefinansieres, vil indebære udgifter på 56,2 mio. kr. fra 2019 og frem. Herudover kommer allerede afsatte midler til delvis skattefinansiering af området, der allerede er afsat i Budget 2015 og Budget 2016. Udgiftsbehovet er fastsat med udgangspunkt i, at al gebyropkrævning på baggrund af tidsforbrug ophører med virkning fra 1. januar 2019, hvorefter Teknik- og Miljøforvaltningen ikke længere opkræver byggesagsgebyr. Det foreslås dog, at tidsforbrug frem til den 1. januar 2019 på ikke afsluttede sager, som er opstartet i perioden 2015-2018, men endnu ikke afsluttet og dermed ikke opkrævet, bliver gebyropkrævet i takt med, at sagerne færdiggøres. Dog vil der for disse uafsluttede sager ikke blive pålagt yderligere omkostninger efter 1. januar 2019.

Såfremt gebyrer afskaffes pr. 1. januar 2019, vil det indebære en risiko for, at kunderne vil ændre adfærd i de sidste måneder af 2018. Det må konkret forventes, at nye ansøgninger i vid udstrækning holdes tilbage, hvilket vil medføre en ophobning af sager i starten af 2019. Derudover vil der være en vis risiko for, at allerede igangværende, men endnu ikke afsluttede sager, kan blive trukket tilbage eller forhales, da dette kan være økonomisk fordelagtigt, hvis der isoleret skeles til byggesagsgebyrerne. Tidsforbrug herpå vil derfor være spildt og bidrage til ophobning af sager i 2019. Begge forhold kan betyde, at Teknik- og Miljøforvaltningen kan få et indtægtstab i 2018, samtidig med, at produktiviteten i årets sidste måneder vil falde markant, da kapaciteten ikke kan tilpasses til en så hurtig (midlertidig) nedgang i aktivitetsniveauet.

Alternativt kan gebyrfritagelsen allerede ske umiddelbart efter budgetaftalens indgåelse, så der ikke i samme grad vil være mulighed for, at kundernes adfærd påvirkes. Dette tiltag vil betyde, at der yderligere skal finansieres gebyrfritagelse for 18 mio. kr. for de sidste tre måneder i 2018.

Det foreslås, at gebyropkrævning på byggesager, der i henhold til tidligere lovgivning (før 2013) opkræves med udgangspunkt i byggeomkostningerne, fortsættes i 2019, hvor projektet med afslutning af gamle byggesager forventes færdiggjort. Udgifter til gebyrfritagelse for disse sager er derfor ikke indregnet i tabel 1.

Usikkerheder i beregningen af omkostningerne i 2019, samt fremtidigt budgetbehov på området

Der kan som følge af generel gebyrfritagelse forventes mindredgifter til fakturering og behandling af gebyrklager. Til gengæld må der forventes merudgifter på grund af flere sager vedrørende lovliggørelse af allerede opført byggeri. Det viser erfaringerne fra Odense Kommune, som tidligere har afskaffet gebyrerne. Teknik- og Miljøforvaltningen har i beregningen af ressourcebehovet taget udgangspunkt i, at ændringen i aktivitetsniveauet i forbindelse med lovliggørelsessager ikke overstiger det reducerede tidsforbrug til fakturering og klagesagsbehandling.

Byggesagsområdet er konjunkturfølsomt, og aktivitetsniveauet kan ændres væsentligt fra år til år, hvilket tilsvarende vil ændre behovet for antallet af medarbejdere. Området skal desuden løbende tilpasses til lovændringer, hvilket medfører varierende behov for kompetence- og organisationsudvikling mv. Eksempelvis har Folketinget vedtaget et nyt bygningsreglement (BR18) samt en certificeringsordning på området, der er trådt i kraft medio 2018. Ressourcebehovet i 2020 og frem forventes på den baggrund at ændre sig i forhold til 2019.

Ressourcebehovet i 2019 er vurderet med udgangspunkt i, at 2019 er et omstillingsår, hvor arbejdet skal tilrettelægges efter to forskellige bygningsreglementer afhængigt af, hvornår sagerne er opstartet. Det forventes, at udgifterne til byggesagsbehandling vil falde fra 2020 og frem, når BR18, herunder bortfaldet af den tekniske byggesagsbehandling, er fuldt implementeret.

En afskaffelse af byggesagsgebyret vil medføre, at byggesagsområdet vil blive ligestillet med de øvrige skattefinansierede kommunale serviceområder. Dermed vil håndtering af mer- eller mindredgifter indgå på lige fod med andre områder i forbindelse med budgetlægning, opfølgning osv. Afskaffelsen af gebyrberegningen forventes samtidig at medføre færre udgifter til administrativt overhead, og samtidig vil den muliggøre en forenkling af tidsregistreringsprocedurerne, da der fremover ikke skal registreres på særskilte områder i forhold til, om disse skal opkræves eller ikke. Endelig er der igangsat en produktivitsanalyse af området med henblik på blandt andet at nedbringe de indirekte omkostninger. Dette arbejde vil fortsætte uafhængigt af, om området er skattefinansieret eller gebyrfinansieret, og effekten af stigende produktivitet vil kunne indgå i den løbende prioritering af området.

Såfremt det ønskes at gebyrfritage byggesagsbehandlingen, vil det derfor være nødvendigt at foretage en årlig vurdering af aktivitetsniveauet med henblik på at tilpasse budgetkompensationen (i op- eller nedadgående retning) til det aktuelle behov i det kommende budgetår. Dette i overensstemmelse med hensigtserklæringen herom fra Budget 2015.

Overordnede målsætninger og effekter

Formålet er at gøre byggesagsbehandlingen gratis for kunderne og dermed nedbringe borgernes og erhvervslivets omkostninger.

Samtidig er det hensigten at sidestille byggesagsbehandlingen med de øvrige kommunale serviceopgaver, hvor kvalitetsforbedringer og lignende vil blive besluttet som en del af den løbende politiske prioritering.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter for i alt 181,8 mio. kr. fra 2019 til og med 2022. Fra 2023 og frem er de estimerede årlige serviceudgifter 56,2 mio. kr. Projektet foreslås ibrugtaget i januar 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Gebyrfritagelse for byggesager modtaget efter 1. januar 2019	Service	56.200	56.200	56.200	56.200	224.800
Indtægter fra tidligere år	Service	-22.000	-12.000	-6.000	-3.000	-43.000
Ugifter i alt		34.200	44.200	50.200	53.200	181.800

Budgetnotatet skal ses i sammenhæng med *TM37 Finansieringsudfordring på byggesagsområdet som følge af ny gebyrberegningsmodel og ændret lovgivning*. Det angivne finansieringsbehov heri på 6,3 mio. kr. ligger udover de angivne udgifter i tabel 1.

Budgetnotat skal desuden ses i sammenhæng med *TM168 Forbedret servicekultur på byggesagsområdet*, der indeholder konkrete forslag til at øge det skattefinansierede serviceniveau på området, som derfor ligeledes ligger ud over de angivne udgifter i tabel 1.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede serviceudgifter for i alt 181,8 mio. kr. fra 2019 til og med 2022. Fra 2023 og frem er de estimerede årlige serviceudgifter 56,2 mio. kr. Projektet foreslås ibrugtaget i januar 2019.

Tabel 2 – serviceudgifter

Service (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
Gebyrfritagelse for byggesager modtaget efter 1. januar 2019	56.200	56.200	56.200	56.200	224.800
Indtægter fra tidligere år	-22.000	-12.000	-6.000	-3.000	-43.000
Serviceudgifter i alt	34.200	44.200	50.200	53.200	181.800

Tabel 3 – Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat og ibrugtaget i januar 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Bevilling forventes givet	Oktober 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2019

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet, men kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

I Københavns Kommune er byggesagsområdet på baggrund af Budget 2015 og Budget 2016 skattefinansieret med 61,5 mio. kr.

Heraf forventes 27,3 mio. kr. i 2019 at dække finansiering af gebyrfritagelse for almene boliger, kollegie- og ungdomsboliger, mindre byggerier samt byggetilsyn på alle byggesager. De resterende 34,2 mio. kr. forventes at blive brugt på at sænke taksten på den gebyrfinansierede del af byggesagsområdet.

I Budget 2018 blev der desuden afsat 5,3 mio. kr. årligt til en generel nedsættelse af byggesagsgebyret. Disse midler tilbageføres dog til kassen med virkning fra 2019 og frem.

<i>Løbende p/l (1.000 kr.)</i>	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2015	42.400	43.100	43.800	44.500
Budgetaftale 2016		15.000	15.200	15.400
Budgetaftale 2018				5.300
Afsatte midler i alt	42.400	58.100	59.000	65.200

TM10 Afledt drift til nye metroforpladser fra 2019 og frem



Baggrund

I 2019 åbner Københavns nye metrostrækning, Cityringen. I den forbindelse etableres der en række metroforpladser rundt i byen, hvorfor der er behov for driftsmidler til disse. En række af pladserne har Teknik- og Miljøforvaltningen allerede driftet før anlæggelsen af den nye metrostrækning. Pladsernes nye funktion som metroforplads medfører dog øgede driftsudgifter til grøn drift, renhold, vinterrenhold, vedligehold af byinventar og belægninger samt belysning. En række af metroforpladserne etableres på arealer, som ikke tidligere har været driftet af Teknik- og Miljøforvaltningen, og for de pladser har forvaltningen derfor ikke på forhånd et driftsbudget. I beregningen af behovet for supplerende driftsmidler er de eksisterende driftsbudgetter fratrukket. Der er desuden øgede driftsudgifter i forbindelse med tre metrobyggepladser, som reetableres til deres tidligere funktion som park, plads eller vej. Det er ny, forbedret belysning samt midlertidig etableringspleje af nyplantede træer, der medfører øgede driftsudgifter.

Beregningen af afledt drift bygger på erfaringspriser fra udbud af grønne driftsopgaver og renholdelsesopgaver, suppleret med erfaringspriser fra forvaltningsdrift vedrørende brøndsug og særligt byudstyr. Driften er således udtryk for markedets pris for opgaven. Beregningen af de eksisterende driftsbudgetter er baseret på erfaringspriser fra udbud af lignende driftsopgaver.

Der blev i forbindelse med Overførselssagen 2017-2018 afsat midler til drift af de metroforpladser, der åbner i 2018, men der udestår midler til drift i 2019 og frem.

Indhold

De varige driftsmidler afspejler driftsomkostningerne ved metroforpladserne fra det kvartal, hvor arealerne overtages til drift af Teknik- og Miljøforvaltningen. De driftsudgifter, som forvaltningen har haft i forbindelse med lokaliteterne inden metrobyggeriet, er fratrukket det beregnede driftsbehov. Enkelte af lokaliteterne har før metrobyggeriet været helt eller delvist privatejet, og i disse tilfælde får Teknik- og Miljøforvaltningen tilført nye arealer til drift uden et eksisterende driftsbudget. En særskilt driftsopgave knytter sig til de mange nyplantede træer, som kræver etableringspleje med vanding i tre til fem år. Det er aftalt, at Metroselskabets entreprenør varetager vandingen det første år efter plantningen, hvorefter opgaven overgår til Teknik- og Miljøforvaltningen.

Dette budgetnotat indeholder to initiativer.

Initiativ 1. Drift af 14 metroforpladser

Det foreslås, at der afsættes midler til drift af følgende 14 metroforpladser. Fordelingen af den afledte drift på de enkelte metroforpladser er beskrevet i bilag 1.

Arealer, der kun delvist eller aldrig har været driftet af Københavns Kommune

- *Poul Henningsens Plads* overtages til drift af Københavns Kommune i 4. kvartal 2018. Pladsen er ca. 4.000 m² og har før metrobyggeriet været i privat ejerskab. Det øgede driftsbehov vedrører byinventar, renhold, beplantning samt et offentligt toilet.
- *Nuucs Plads* overtages til drift af Københavns Kommune i 3. kvartal 2018. Ejerskab og drift af pladsen har hidtil været delt mellem Københavns Kommune og Landsarkivet. Pladsen er ca. 6.000 m². På Nuucs Plads vil der udover byinventar, belysning og beplantning blive etableret en drikkevandspost og et offentligt toilet.
- *Nørrebro Station* overtages til drift af Københavns Kommune i 4. kvartal 2018. Pladsen er ca. 4.000 m² og har før metrobyggeriet været ejet og driftet af Københavns Kommune og DSB. Det øgede driftsbehov vedrører byinventar, renhold, beplantning, drikkevandspost, offentligt toilet samt nyt to etagers cykelparkering.
- *Østerport Station* overtages til drift 1. kvartal 2019. Pladsen er ca. 3.900 m² og har før metrobyggeriet været ejet og driftet af Københavns Kommune og DSB. Det øgede driftsbehov vedrører byinventar, renhold og beplantning.

Arealer med øget driftsbehov grundet ny funktion

- *Rådhuspladsen* overtages til drift 1. kvartal 2019. Pladsen er ca. 5.400 m². Det øgede driftsbehov vedrører byinventar, belysning, renhold og beplantning, samt engangsudgifter til etablering af betalingssystem på det underjordiske offentlige toilet med opsyn.
- *Gammel Strand* overtages til drift 1. kvartal 2019. Pladsen er ca. 4.500 m². Det øgede driftsbehov vedrører nyt byinventar, renhold, drikkevandspost og beplantning.
- *Kongens Nytorv* overtages til drift 1. kvartal 2019. Pladsen er på knap 6.300 m². Det øgede driftsbehov vedrører byinventar, belysning, renhold, drikkevandspost og beplantning.
- *Københavns Hovedbanegård* ved Reventlowsgade overtages til drift 1. kvartal 2019. Pladsen er på knap 6.300 m². Det øgede driftsbehov vedrører byinventar, belysning, renhold, drikkevandspost og beplantning.
- *Vibenshus Runddel* overtages til drift i 2. kvartal i 2018. Pladsen er ca. 10.000 m². Det øgede driftsbehov vedrører byinventar, belysning, en drikkevandspost samt et nyetableret offentligt toilet.
- *Enghave Plads* overtages til drift i 2. kvartal i 2018. Pladsen er ca. 7.000 m². Det øgede driftsbehov vedrører byinventar, belysning, beplantning samt en drikkevandspost.
- *Marmorkirken* overtages til drift af Københavns Kommune i 4. kvartal 2018. Pladsen er ca. 2.900 m². Det øgede driftsbehov vedrører byinventar, renhold, beplantning samt et nyetableret offentligt toilet.

- *Triangeln* overtages til drift af Københavns Kommune i 4. kvartal 2018. Pladsen er ca. 4.500 m². Det øgede driftsbehov vedrører byinventar, renhold, beplantning samt drikkevandspost.
- *Skjolds Plads* overtages til drift af Københavns Kommune i 4. kvartal 2018. Pladsen er ca. 4.400 m². Det øgede driftsbehov vedrører byinventar, renhold, beplantning, drikkevandspost, offentligt toilet samt en ny scene.
- *Nørrebros Runddel* overtages til drift af Københavns Kommune i 4. kvartal 2018. Pladsen er ca. 8.400 m². Det øgede driftsbehov vedrører byinventar, renhold, beplantning, drikkevandspost samt offentligt toilet.

Initiativ 2. Tre metrobyggepladser

Der søges om midler til reetablering og drift af tre metrobyggepladser.

Nørrebroparken og *Sønder Boulevard* reetableres og overtages til drift 1. kvartal 2019. Det ekstra driftsbehov vedrører midlertidig etableringspleje af nyplantede træer samt drift af forbedret belysning på de pladser, der er tæt på metroen.

Øster Søgade, reetableres og overtages til drift i 2020. Det øgede driftsbehov vedrører midlertidig etableringspleje af nyplantede træer, som plantes på eksisterende jord nær søen.

Overordnede målsætninger og effekter

Initiativerne understøtter målsætningen i *Fællesskab København* om, at to tredjedele af københavnernes opfatter København som en ren by, og at 75 % oplever København som en grøn by i 2025. De nye metroforpladser er indrettet, så de inviterer til ophold, og derfor er drift og vedligehold af disse pladser af betydning for københavnernes oplevelse af byen og deres lokalområde som rent og velholdt.

Økonomi

Projektet har estimerede driftsudgifter på 6,8 mio. kr. i 2019, 7,1 mio. kr. årligt i 2020-2021 og 6,7 mio. kr. årligt i 2022-2023 og 6,6 mio. kr. i 2024 frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende fra januar 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Styringsområde	2019	2020	2021	2022	2023	2024	I alt
Initiativ 1. Øget drift af metroforpladser	Service	6.766	6.932	6.932	6.640	6.640	6.516	40.426
Initiativ 2. Reetablering af tre metrobyggepladser	Service	37	155	155	62	62	37	508
Udgifter i alt		6.803	7.087	7.087	6.702	6.702	6.553	40.934

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede driftsudgifter på 6,8 mio. kr. i 2019, 7,1 mio. kr. årligt i 2020-2021, 6,7 mio. kr. årligt i 2022-2023 og 6,6 mio. kr. årligt i 2024 og frem.

Tabel 2 – Serviceudgifter

Service (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	I alt
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Initiativ 1. Øget drift af metroforpladser	6.766	6.932	6.932	6.640	6.640	6.516	40.426
- Initiativ 2. Reetablering af tre metrobyggepladser	37	155	155	62	62	37	508
Afledte serviceudgifter i alt	6.803	7.087	7.087	6.702	6.702	6.553	40.934

Tabel 3 – Tidsangivelse

Projektet forventes ibrugtaget løbende fra januar 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende fra januar 2019

Øvrige tekniske oplysninger

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

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

Der er afsat 1,2 mio. kr. i overførselssagen 2017-18 til drift af de metroforpladser, som åbner i 2018.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2017-18							1.226
Afsatte midler i alt							1.226

Bilag

Bilag 1. Afledt drift fordelt på de enkelte metroforpladser



Bilag 1. Afledt drift fordelt på de enkelte metroforpladser

Nedenstående tabel indeholder en udspecificering af udgifter til afledt drift på de enkelte metroforpladser og periodiseret frem til 2024. Driftsudgifterne fortsætter fra 2025 og frem med samme niveau som i 2024.

Tabel 1 - Økonomi

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Styrings-område	2019	2020	2021	2022	2023	2024	I alt
Rådhuspladsen	Service	566	357	357	316	316	316	2.228
Gammel Strand	Service	260	260	260	260	260	260	1560
Kongens Nytorv	Service	400	480	480	480	480	400	2720
Marmorkirken	Service	418	418	418	418	418	418	2.508
Østerport	Service	217	231	231	217	217	217	1.330
Øster Søgade (ikke station)	Service		4	4				8
Triangeln	Service	286	339	339	327	327	286	1904
Poul Henningsens Plads	Service	577	603	603	577	577	577	3.514
Vibenshus Runddel	Service	932	970	970	932	932	932	5668
Skjolds Plads	Service	394	414	414	394	394	394	2404
Nørrebro st.	Service	547	555	555	548	548	547	3300
Nørrebros Runddel	Service	599	627	627	599	599	599	3650
Nørrebroparken (ikke station)	Service	20	84	84	45	45	20	298
Nuucs Plads	Service	586	631	631	586	586	586	3606
Enghave Plads	Service	563	593	593	565	565	563	3.442
Sønder Boulevard (ikke station)	Service	17	67	67	17	17	17	202
København H	Service	421	454	454	421	421	421	2592
Udgifter i alt		6.803	7.087	7.087	6.702	6.702	6.553	40.934



TM60 Drift af belysning ved nyanlagte private fællesveje udført af private bygherrer



Baggrund

Københavns Kommune har pligt til at overtage driften af vejbelysningen på alle nyanlagte private fællesveje. Det skyldes, at kommunen siden 1962 haft fast praksis om, at Teknik og Miljøforvaltningen varetager drift og vedligehold af belysning på de private fællesveje. Borgerrepræsentationen stadfæstede denne praksis på mødet den 1. december 2011.

I de kommende år udbygger København flere store byudviklingsområder, såsom Nordhavn. Vejene bygges og drives af de private grundejere og mange af vejene bliver i henhold til lovgivningen private fællesveje. Der er tale om et så betydeligt antal veje, at udgifterne ikke som tidligere kan finansieres gennem effektivisering på det øvrige vejnet.

Indhold

Vejene i udviklingsområderne bliver opført af private bygherrer, hvorefter belysningen overdrages til drift hos Teknik- og Miljøforvaltningen. Dette medfører, at udgifterne til drift af belysning stiger, uden at der er den nødvendige finansiering.

Områderne er store, og projekteringen og overdragelsen af de private fællesveje vil ske løbende over de næste fem år. Det er ikke muligt på forhånd at beregne den eksakte afledte drift på baggrund af et fast antal belysningsarmaturer, da dette først bliver fastlagt kort tid inden overdragelsestidspunktet. Driftsniveauet i dette budgetnotat er derfor fastlagt på baggrund af et fagligt estimeret antal armaturer ud fra områdernes størrelse og vejenes længde.

De specifikke områder, hvor forvaltningen skal overtage belysningsdriften på private fællesveje i perioden 2019-2023, inkluderer:

- Nordhavn
- Ørestad
- Bellakvarter
- Sydhavnen (Enghave Brygge, Teglnholmen, Sluseholmen)
- Grønttorvet.

Vurderingen er, at der til og med 2023 vil blive overdraget 2.900 belysningsarmaturer i alt. Det er også forventningen, at antallet af overdragede armaturer vil stige for hvert år, se bilag 1. Økonomien i projektet er baseret på et beregnet gennemsnitligt elforbrug pr. armatur og en fast udgift til vedligeholdelse, som varetages af en ekstern leverandør. Derudover er der afsat midler til uforudsete udgifter, eksempelvis afskærmninger af blændende armaturer. Disse uforudsete udgifter går ud over det loft til mindre tilretninger, der er afsat i driftskontrakten.

Overordnede målsætninger og effekter

Formålet er, at driften af belysningen på nyanlagte private fællesveje er på niveau med den øvrige belysning i Københavns Kommune, da der er tale om et alment offentligt formål. Gadebelysning er med til at sikre trafikikkerhed, tryghed og fremkommelighed.

Økonomi

Projektet har estimerede driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2019, 0,8 mio. kr. i 2020, 1,3 mio. kr. i 2021, 2,0 mio. kr. i 2022 og 2,5 mio. kr. i 2023 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	2023	I alt
El	Service	100	200	300	500	700	1.800
Udgifter til ekstern leverandør	Service	200	500	800	1.200	1.500	4.200
Uforudsete udgifter	Service	50	100	150	300	300	900
Udgifter i alt		350	800	1.250	2.000	2.500	6.900

Risikovurdering

Omfanget og tidsplanen for overtagelsen af ny gadebelysning er baseret på en faglig vurdering, da områderne udvikles løbende og overdrages i etaper. Etaperne projekteres løbende af en privat bygherres rådgiver, og derfor er den endelige løsning og omfanget af belysning ikke kendt på nuværende tidspunkt. Tidsplanen styres af de private bygherrer. Dette gør, at Teknik- og Miljøforvaltningen ikke kender omfanget af, hvad der afleveres til drift og hvornår. Teknik- og Miljøforvaltningen myndighedsbehandler projekterne på et teknisk plan og får projekterne til myndighedsbehandling løbende i små puljer. Ved overdragelsen af belysning og myndighedsbehandlingen deraf, vil forvaltningen fokusere på, om løsningen opfylder vejreglernes krav til lysniveau på vejen, samt at det er teknisk muligt at drifte løsningen.

Teknik- og Miljøforvaltningen oplever, at der kan være udfordringer ved at overtage belysning i de byudviklingsområder, hvor der forsat er byggeplads i området, da forvaltningen oplever et større antal påkørte master og overgravede kabler i disse områder. Der er medregnet udgifter til uforudsete udgifter, men driftsudgifter til skadevoldersager i større omfang er ikke inkluderet i forslaget.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2019, 0,8 mio. kr. i 2020, 1,3 mio. kr. i 2021, 2,0 mio. kr. i 2022 og 2,5 mio. kr. i 2023 og frem.

Tabel 2 – Serviceudgifter

Service (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	2023	I alt
<i>Serviceudgifter</i>						
- El	100	200	300	500	700	1.800
- Udgifter til ekstern leverandør	200	500	800	1.200	1.500	4.200
- Uforudsete udgifter	50	100	150	300	300	900
Afledte serviceudgifter i alt	350	800	1.250	2.000	2.500	6.900

Tabel 3 – Tidsangivelse

Projektet forventes ibrugtaget januar 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2019

Øvrige tekniske oplysninger

Initiativet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til overtagelse af belysning på private fællesveje i byudviklingsområder.

Bilag

Bilag 1. Forventet antal nye armaturer overtaget til drift



Bilag 1. Forventet antal nye armaturer overtaget til drift

I nedenstående tabel fremgår et skøn over antallet af nye armaturer på nyanlagte private fællesveje, som overtages til drift i perioden 2019-2023.

Tabel 1.

	2019	2020	2021	2022	2023
Antal nye armaturer	350	450	650	700	750
Samlet antal nye armaturer	350	800	1.450	2.150	2.900

Hvert armatur har et beregnet gennemsnitligt elforbrug på 250 kr. om året. Herudover er der en fast vedligeholdelsespris på 550 kr. pr. armatur, der varetages af Citelum, som er Københavns Kommunes eksterne leverandør af gadebelysning. Der er desuden afsat 100 kr. pr. armatur årligt til uforudsete udgifter.



TM31 Ubalance på parkeringsområdet

Baggrund

Med Indkaldelsescirkulæret for Budget 2019 blev det besluttet, at Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen skal analysere indtægtsniveauet for betalingsparkering i 2019 og frem. Analysen ligger i forlængelse af den kompensation, der blev givet i 2017 til området i Overførselssagen 2016-2017 og Budget 2018. Den gennemførte analyse viser en ubalance på parkeringsområdet på 7,7 mio. kr. i mindreindtægter årligt fra 2019 og frem.

Indhold

Analysen er udarbejdet med henblik på at sikre overensstemmelse mellem indtægterne på parkeringsområdet og indtægtsbudgettet. Analysen har været drøftet mellem Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen og har afdækket en række forhold, som bidrager til den strukturelle ubalance og dermed udgør en budgetrisiko for parkeringsområdet.

Ubalancen kan især tilskrives tre forhold:

- 1,8 mio. kr. i mindreindtægter på betalingsparkering i gul betalingszone, jf. Borgerrepræsentations beslutning den 28. april 2016. Med afsæt i aktivitetsniveauet i gul zone er det ikke muligt at nå indtægtskravet
- 3,8 mio. kr. i mindreindtægter ved fald i salg af periodekort, hvilket blandt andet skyldes, at Rigshospitalet i 2016 har bygget deres eget parkeringshus
- Den resterende difference på 2,1 mio. kr. skyldes, at indtægtsbudgettet i forbindelse med tidligere parkeringsaftaler er blevet reguleret på baggrund af estimater og ikke de faktiske parkeringsmønstre.

Nedenstående tabel viser budgetmodellens fremskrivning (ved uændrede takster) sammenholdt med parkeringsområdets indtægtskrav:

Tabel 1: Oversigt over budgetmodellens forventede indtægter, årets resultat samt Borgerrepræsentations indtægtskrav for Betalingsparkering 2019-2022

<i>mio. kr. (2019 p/l)</i>	2019	2020	2021	2022
Budgetmodellens takstfremskrivning	501,0	510,0	521,0	529,1
Indtægtskrav (BR)	508,7	517,7	528,8	536,8
Difference mellem resultat og indtægtskrav	-7,7	-7,7	-7,7	-7,7

Endvidere er Københavns Kommune forpligtet til at betale en miljørabat til Arriva Danmark A/S på 5.000 kr. pr. bil pr. år i en femårig periode, jf. Borgerrepræsentationens beslutning den 22. marts 2015. I forbindelse med Overførselssagen 2017-2018 blev der afsat servicemåltal til at finansiere udgifterne til betaling af den bagudrettede rabat tilbage til 2015 samt rabatten for 2018. Teknik- og Miljøforvaltningen har en udfordring på samlet set 3,8 mio. kr. for den resterende forsøgsperiode, som udløber i november 2020.

En del af ubalancen på parkeringsområdet og udfordringen med udbetaling af rabat til Arriva kan håndteres med forventede merindtægter på ca. 3,0 mio. kr. årligt på miljødifferentierede beboerlicenser. Det skyldes, at Teknik- og Miljøudvalget på mødet den 27. august 2018 besluttede at øge forskellen på licens-priserne mellem miljøvenlige og

mindre miljøvenlige biler. Der er derfor behov for at nedskrive indtægtsbudgettet på parkeringsområdet samlet set med 6,7 mio. kr. i 2019, 6,5 mio. kr. i 2020 og 4,7 mio. kr. i 2021 og frem. Se tabel 2 for uddybning.

Tabel 2: Baggrund for udfordringen

(1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021 og frem
Ubalance	7.700	7.700	7.700
Udbetaling af rabat til Arriva	2.000	1.800	0
Merindtægter fra beboerlicenser	-3.000	-3.000	-3.000
I alt i servicemåltal	6.700	6.500	4.700
I alt i finansiering	2.010	1.950	1.410

Overordnede målsætninger og effekter

Formålet med budgetønsket er at bringe indtægtsbudgettet på betalingsparkering i balance. Såfremt indtægtsbudgettet ikke nedsættes, vil Teknik- og Miljøforvaltningen som udgangspunkt skulle håndtere mindreindtægterne indenfor rammen med konsekvenser for forvaltningens øvrige serviceniveau.

Økonomi

Projektet har servicemåltalseffekt på i alt 6,7 mio. kr. i 2019, 6,5 mio. kr. i 2020 og 4,7 mio. kr. i 2021 og frem. Endvidere skal der afsættes finansiering på 2,0 mio. kr. i 2019 og 2020 og 1,4 mio. kr. i 2021 og frem som følge af ny lovgivning på parkeringsområdet. Projektet forventes igangsat i januar 2019.

Tabel 3 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Nedskrivelse af indtægtsbudgettet på parkeringsområdet	Servicemåltal	6.700	6.500	4.700	4.700	22.604
Udgifter i alt		6.700	6.500	4.700	4.700	22.604

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har servicemåltalseffekt på i alt 6,7 mio. kr. i 2019, 6,5 mio. kr. i 2020 og 4,7 mio. kr. i 2021 og frem. Projektet forventes igangsat i januar 2019.

Reglerne for statens modregning af kommunes parkeringsindtægter ændres pr. 1. januar 2019. Hidtil har konsekvensen af de eksisterende regler været, at mer-/mindre indtægter kun påvirkede servicemåltallet og dermed ikke havde en finansiell betydning. Fremover og dermed med virkning for dette initiativ vil 30 % af mer-/mindre indtægten også have finansiell betydning. Der skal derfor afsættes finansiering på 2,0 mio. kr. i 2019 og 2020 og 1,4 mio. kr. i 2021 og frem. Den fulde mer-/mindre indtægt vil som hidtil påvirke servicemåltallet.

Tabel 4 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt
<i>Afledte serviceudgifter</i>					
- Nedskrivelse af indtægtsbudgettet på parkeringsområdet	6.700	6.500	4.700	4.700	22.604
- Finansieringsudfordring	2.010	1.950	1.410	1.410	6.780

Tabel 3 – Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat i januar 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2019

Øvrige tekniske oplysninger

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

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2013		5.805	14.585	14.582	14.582	14.582	14.582
Overførselssagen 2016-17						21.100	
Budgetaftale 2018							8.200
Afsatte midler i alt		5.805	14.585	14.582	14.582	35.682	22.782



TM210 Øgning af graden af miljødifferentiering på beboerlicenser

Kategorier	Planlagt takstniveau 2019	Indtægter	Takst 2019	Indtægter	Forskel i takst	Forskel i provenu
El- og brintbiler	100	-32	10	-3	90	29
Takst A+, A++, A+++	225	-4.811	10	-214	215	4.591
Takst A	825	-7.476	290	-2.628	535	4.848
Takst B	825	-3.738	825	-3.738	0	0
Takst C, D, E, F og G	1.575	-24.083	1.575	-24.083	0	0
Takst udenfor kategori	825	-1.441	825	-1.440	0	0
I alt		-41.581		-32.106		9.468

Indhold

Udgangspunktet for beregningerne af taksterne er taksterne fra model 3, hvor indtægtsniveauet blev fastsat til 41,6 mio. kr., som blev vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget den 27. august 2018.

Baggrund

Ved en kompensation på 9,5 mio. kr. kan graden af miljødifferentiering på beboerlicenserne øges. Det indebærer, at taksterne på de biler, der har den laveste grad af miljøbelastning sænkes, så de i 2019 udgør 10 kr. for henholdsvis el- og brintbiler, samt takst A+. For takst A udgør taksterne 290 kr. Taksterne for de øvrige energiklasser fastholdes.

I modellen er kategorierne A og B adskilt, således at der kan differentieres mellem disse.

Det er ikke muligt at fastsætte taksten til 0 kr., da der ved udstedelse af beboerlicens skal opkræves betaling jf. Vejloven. Derfor er taksten for el- og brintbiler samt beboerlicensen for energiklasse A+ fastsat til 10 kr.



Udestående finansiering til parkeringsanlæg



Baggrund

Folketinget har den 4. juni 2018 vedtaget en ny lov om parkeringsindtægter, som indebærer, at kommunerne fremover udelukkende kan beholde 30 % af indtægterne fra betalingsparkering og parkeringsafgifter, mens resterende indtægter modregnes over bloktilskuddet. Endvidere kan omkostninger til forrentning og afskrivninger på parkeringsanlæg, som tidligere kunne modregnes i nedsættelsen af bloktilskuddet, ikke benyttes som finansiering til projekter, hvor der ikke er indgået en bindende kontrakt før den 2. maj 2018.

Den nye lovgivning medfører en finansieringsudfordring for en række parkeringsanlæg, som blev besluttet i forbindelse med Overførselssagen 2015-2016 og Budget 2016, idet den forudsatte finansiering bortfalder med de nye regler. Dette budgetnotat omhandler alene forhold om manglende finansiering af disse allerede besluttede projekter.

Indhold

Tre af de besluttede parkeringsanlægsprojekter – med i alt 4 parkeringsanlæg – berøres af de nye regler vedrørende modregning af omkostninger til forrentning og afskrivninger, hvorfor der er behov for ny finansiering. Det drejer sig om:

- Forprojektering af parkeringsanlæg på Dantes Plads og Jarmers Plads
- Parkeringsanlæg under Langebro
- Parkeringsanlæg i konstruktion på Østerbro (Strandboulevarden).

Konsekvenserne for de enkelte projekter er uddybet nedenfor.

Forprojektering af parkeringsanlæg på Dantes Plads og Jarmers Plads

Projektet blev besluttet ved Overførselssagen 2015-2016, hvor der blev bevilget 1,9 mio. kr. Forprojekteringen er afsluttet med omkostninger for 0,9 mio. kr., svarende til et mindreforbrug på 1,0 mio. kr. Der udestår således finansiering på 0,9 mio. kr. til at dække afholdte udgifter i forbindelse med dette projekt.

Parkeringsanlæg under Langebro

Projektet blev besluttet ved Overførselssagen 2015-2016, hvor der blev bevilget 11,0 mio. kr. Der er afholdt omkostninger for 3,3 mio. kr., og projektet er sat i bero med henblik på at overholde Teknik- og Miljøudvalgets anlægsmåltal for 2018, hvilket blev behandlet på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 18. juni 2018.

Forundersøgelser har vist, at det vil være nødvendigt at sanere garageanlægget for asbest og PCB (miljøgift) samt at renovere kloakken, hvilket fordyrede projektet. Der blev derfor overført 4,1 mio. kr. til projektet fra forvaltningens Overskuds-/underskudsmodel i april 2018. Denne finansiering berøres ikke af de nye regler om manglende mulighed for modregning af investeringer i parkeringskapacitet.

Der udestår således finansiering på 3,3 mio. kr. til at dække afholdte udgifter i forbindelse med projektet. I forhold til den oprindelige bevilling udestår endvidere finansiering for 7,7 mio. kr., som ikke længere er dækket ved modregning i bloktilskuddet.

En igangsættelse af projektet primo 2019 vil forudsætte, at den yderligere manglende finansiering bevilges ved Budget 2019. Hvis der ikke bevilges midler, vil Teknik- og Miljøforvaltningen vurdere, om projektet bør indstilles til annullering.

Parkeringsanlæg i konstruktion på Østerbro (Strandboulevarden)

Projektet blev besluttet ved Budget 2016, hvor der blev bevilget 212,7 mio. kr. Der blev samtidig givet en indtægtsbevilling på 85,1 mio. kr. til forventede indtægter fra parkeringsdeklarationer. Denne indtægtsforventning påvirkes ikke af den nye lovgivning. Projektets nettoudgifter ved beslutningen udgjorde således 127,6 mio. kr.

Der er afholdt omkostninger for 2,2 mio. kr., og projektet er sat i bero med henblik på at overholde Teknik- og Miljøudvalgets anlægsmåltal for 2018, hvilket Teknik- og Miljøudvalget blev orienteret om i et orienteringsnotat den 3. maj 2018.

Der udestår således finansiering på 2,2 mio. kr. til at dække afholdte udgifter i forbindelse med projektet. I forhold til den oprindelige bevilling udestår endvidere finansiering for 125,4 mio. kr., som ikke længere er dækket ved modregning i bloktilskuddet. Hertil kommer, at efterfølgende analyser har vist, at projektet vil være ca. 55,0 mio. kr. dyrere at etablere end vurderet på beslutningstidspunktet, hvorved den samlede udestående finansiering udgør ca. 180 mio. kr.

En igangsættelse af projektet primo 2019 vil forudsætte, at den manglende finansiering på 180 mio. kr. bevilges i Budget 2019. Hvis der ikke bevilges midler, vil Teknik- og Miljøforvaltningen vurdere, om projektet bør indstilles til annullering.

Som følge af beløbets størrelse og det forhold, at udfordringerne ikke kun er en følge af den ændrede lovgivning, har Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdet et særskilt budgetnotat for dette projekt, jf. *TM128a Yderligere finansiering til underjordisk parkeringsanlæg på Strandboulevarden ved Randersgade.*

Der udestår finansiering på 6,4 mio. kr. i alt til at dække allerede afholdte udgifter i forbindelse med de besluttede parkeringsanlægsprojekter samt yderligere manglende finansiering på i alt 133,1 mio. kr. som konsekvens af de nye regler.

Table 1 – Financing requirement for three P-projects affected by new legislation

Projekt <i>(mio. kr. – 2019 p/l)</i>	Besluttet	Udgifts- bevilling	Indtægts- bevilling	Netto	Forbrug	Finansierings- udfordring
Forprojektering af parkeringsanlæg på Dantes Plads og Jarmers Plads	Overførselssagen 2015-16	1,9	-	1,9	0,9	0,9
Garageanlæg under Langebro	Overførselssagen 2015-16 + Overskuds-/Underskudsmodellen 2017	19,2	-	19,2	3,3	11,0
Parkeringsanlæg i konstruktion på Østerbro (Strandboulevarden).	Budget 2016	212,7	-85,1	127,6	2,2	127,6
I alt		233,8	-85,1	148,7	6,4	139,5

In table 1 is shown decision date and grants for the three projects. Furthermore, it shows incurred expenses and possible financing requirement. The table summarizes the conditions for the projects, as mentioned above.

Table 2 – Timing

Tidsangivelse	Måned og år
Bevilling forventes givet	Oktober 2018
Projekterne forventes igangsat	Januar 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Fastsættes senere

For all projects, which are set in progress with regard to maintenance of the 2018 investment plan, it is necessary to distribute the budget for the year and the expected start date of the projects as soon as possible. This will be done in accordance with the process for the projects, cf. the settings on "Management of the investment plan 2018" (TMU 29-01-2018) and "Management of the investment plan 2019" (TMU 27-08-2018).

Therefore, this setting only concerns the conditions for the financing of the projects, while the development of the revised investment plan for "Parkeringsanlæg under Langebro" and "Parkeringsanlæg i konstruktion på Østerbro (Strandboulevarden)" will be done in the 4th quarter of 2018, if it is decided to start the projects, and the necessary financing is provided.



28. august 2018

Sagsnr.
2018-0169083

Dokumentnr.
2018-0169083-14

Sagsbehandler
Astrid Aagaard

Orientering vedr. sammenhæng mellem omdannelse af 40 parkeringspladser i Nybrogade og parkeringsanlæg under Langebro

Baggrund

En af forudsætninger i forbindelse med bevilling af midler til omdannelse af 40 parkeringspladser i Nybrogade (BR 24. august 2017), var, at der tilvejebringes parkeringspladser blandt andet i parkeringsanlægget under Langebro. Finansieringen af anlægget under Langebro er pga. ny lov om parkeringsindtægter bortfaldet. Hvis der ikke findes ny finansiering via budget 2109, skal det besluttet politisk, om omdannelsen af Nybrogade skal gennemføres uden sammenhængen med etablering af parkeringsanlæg under Langebro eller om projektet skal annulleres.

Problemstilling

Ved godkendelse af anlægsbevilling for omdannelse af 40 parkeringspladser i Nybrogade til byrum (BR 24. august 2018), er det angivet, at de 40 parkeringspladser i terræn kan nedlægges i takt med, at der tilvejebringes parkeringspladser under Langebro, som besluttet i Overførselssagen 2015-2016 (BR 28. april 2016).

Med baggrund i ny lov om parkeringsindtægter, vedtaget af Folketinget den 4. juni 2018, er finansieringen vedr. etablering af parkeringsanlæg under Langebro bortfaldet, og en af forudsætningerne for gennemførelse af omdannelse af Nybrogade er således ikke længere tilstede.

Løsning

Den manglende finansiering af parkeringsanlægget under Langebro søges dækket via budget 2019, så projektet kan færdiggøres som planlagt.

Der er underskrevet rådgiveraftale for omdannelse af Nybrogade, og projekteringen er påbegyndt. Næste faseskift ligger i foråret 2019, i forbindelse med frigivelse af restbevilling. Projekteringen fortsætter frem til resultatet vedr. aftalen om budget 2019 foreligger.

Hvis der ikke findes midler til parkeringsanlægget under Langebro via budget 2019 vil forvaltningen efterfølgende bede Teknik- og Miljøudvalget om at tage stilling til, om omdannelsen af Nybrogade skal sættes i bero indtil finansiering af parkeringsanlægget bevilges, om bindingen mellem de to projekter skal ophæves, eller om omdannelsen af Nybrogade skal annulleres.

Klimasikring Øst

Islands Brygge 37
Postboks 339
2300 København S

EAN nummer
5798009809452



TM194 Parkeringsprojekter – Udmøntning af uforbrugte anlægsmidler fra tidligere parkeringsaftaler

Folketinget har den 4. juni 2018 vedtaget en ny lov om parkeringsindtægter som indebærer, at kommunerne fremover ikke kan finansiere investeringer i øget parkeringskapacitet gennem modregning i bloktilskuddet.

Den nye lovgivning medfører en finansieringsudfordring for en række parkeringsanlæg, som blev besluttet i forbindelse med Overførselssagen 2015-2016 og Budget 2016, da den forudsatte finansiering bortfalder med de nye regler på området. I alt berøres tre tidligere besluttede parkeringsanlægsprojekter som følge af reglerne om modregning af omkostninger til forrentning og afskrivninger. Hvis projekterne annulleres, er der derfor behov for at afsætte ny finansiering på i alt 3,1 mio. kr. til at dække allerede afholdte udgifter, som var forudsat finansieret via de tidligere regler, og 140,2 mio. kr., såfremt projekterne skal gennemføres. Dette fremgår af tabel 1 nedenfor.

Tabel 1: Finansieringsbehov for tre parkeringsprojekter som følge af ny lovgivning på parkeringsområdet

Mio. kr., 2019-pl	Afsat beløb forudsat finansieret af modregning	Forbrug på projektering forudsat finansieret af modregning	Finansieringsudfordring ved annullering	Finansieringsudfordring ved gennemførelse
Forprojektering af p-anlæg på Dantes Plads og Jarmers Plads	1,9	0,9	0,9	0,9
P-anlæg på Østerbro (Strandboulevarden)	127,6	2,2	2,2	127,6
P-anlæg under Langebro	11,7	0,0	0,0	11,7
I alt	141,2	3,1	3,1	140,2

I forbindelse med Borgerrepræsentationens beslutning den 24. august 2017 blev der reserveret 25,3 mio. kr. (svarende til 26,4 mio. kr. i 2019 p/l) til regnskabslukning af de tre parkeringsinitiativer, som fremgår af tabel 1. Der er fortsat ikke indgået aftaler for alle aktiviteter, og de usikkerheder, som lå til grund for den oprindelige reservation er fortsat til stede. På baggrund af projekternes status på nuværende tidspunkt er det Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at det er muligt at omdisponere 14,8 mio. kr. ud af de 26,4 mio. kr. til at håndtere finansieringsudfordringen til færdiggørelse af p-anlæg under Langebro (11,7 mio. kr.), samt det afholdte forbrug for forprojektering af parkeringsanlæg på Dantes plads og Jarmers plads (0,9 mio. kr.) og parkeringsanlæg på Østerbro (2,2 mio. kr.). Der er ikke på nuværende tidspunkt indgået aftaler for alle aktiviteter, og en eventuel omdisponering til andre projekter indebærer derfor en risiko for, at de projekter, som det fulde beløb oprindeligt var reserveret til, jf. tabel 2 nedenfor, kan vise sig underfinansierede i tilfælde af væsentlige uforudsete omkostninger.

Tabel 2

Aftalte projekter udmøntet august 2017	Beløb (mio. kr.) – 2017 pl
Ny gul betalingszone	11,0
Omdannelse af parkeringspladser i Indre By	27,7
Åbning af pladser ved kommunale institutioner	15,2
I alt	53,9

Baggrund for puljen

I Overførselssagen 2016-2017 blev det besluttet, at uforbrugte midler fra tidligere parkeringsaftaler skal udmøntes i Teknik- og Miljøudvalget til de forpligtelser, der savner finansiering fra budget- og parkeringsaftale 2016. På denne baggrund udarbejdede Teknik- og Miljøforvaltningen i 2017 et overblik over aktivitet og mindreforbrug for vedtagne parkeringsinitiativer tilbage til 2011. Opgørelsen viste, at der var 79,2 mio. kr. i uforbrugte anlægsmidler fra tidligere p-aftaler, som kan udmøntes til udestående forpligtelser i budget- og parkeringsaftale 2016. På denne baggrund besluttede Borgerrepræsentationen den 24. august 2017 at omdisponere 53,9 mio. kr. til tre parkeringsinitiativer (se tabel 1 nedenfor) og reservere de resterende 25,3 mio. kr. frem til regnskabslukning af de tre parkeringsinitiativer. Eventuelle uforbrugte anlægsmidler tilføres kommunekassen eller overskuds-/underskudsmodellen efter gældende retningslinjer. De 25,3 mio. kr. blev reserveret, da anlægøkonomien for de tre parkeringsinitiativer er usikker, og der derfor kan være behov for yderligere finansiering for at gennemføre forpligtelserne fra budget- og parkeringsaftale 2016.

Status på projekter

Af tabel 3 nedenfor fremgår en status over de tre projekter.

Tabel 3: status over ny gul betalingszone, omdannelse af parkeringspladser i Indre by og åbning af pladser ved kommunale institutioner

	Forventet ibrugtagningstidspunkt	Bemærkning
Ny gul betalingszone	December 2019.	Teknik- og Miljøforvaltningen forventer på nuværende tidspunkt, at den samlede bevilling overholdes.
Omdannelse p-pladser, Nybrogade og 40 parkeringspladser i Nybrogade omdannes til grønne byrum og cykelparkering	Juni 2020.	Teknik- og Miljøforvaltningen forventer på nuværende tidspunkt, at den samlede bevilling overholdes.
Omdannelse p-pladser Linnésgade og Rømersgade	Projektering af projektet, udbud og gennemførsel af projektet forventes at tage ca. 2,5 år, fra projektet genoptages.	Der er endnu ikke indgået en rådgiveraftale, og projektet er sat i bero i juni 2018 for at overholde Teknik- og Miljøforvaltningens anlægsmåltal for 2018. Det er på nuværende tidspunkt ikke planlagt, hvornår projektet genoptages efter berosættelsen. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer på nuværende tidspunkt, at den samlede bevilling overholdes.
Åbning af parkeringspladser ved kommunale institutioner	De sidste pladser forventes åbnet i 2020, hvis projektet genoptages i starten af 2019. De forventede ibrugtagningstidspunkt for de enkelte lokationer fremgår af bilag 1.	Projektet er i juni 2018 sat i bero for at overholde Teknik- og Miljøforvaltningens anlægsmåltal for 2018. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer på nuværende tidspunkt, at den samlede bevilling overholdes.

Ny gul betalingszone

Der blev med Borgerrepræsentationens beslutning den 24. august 2017 omdisponeret 11,0 mio. kr. til projektet. Matrikuleringsaktiviteterne forventes afsluttet i 2019. Teknik- og Miljøforvaltningen forventer at, den samlede bevilling overholdes.

Omdannelse af parkeringspladser i Indre by

Der blev med Borgerrepræsentationens beslutning den 24. august 2017 omdisponeret i alt 27,7 mio. kr. til projektet, som er blevet opdelt i to delprojekter, der gennemgås separat i det følgende.

Omdannelse p-pladser, Nybrogade og 40 parkeringspladser i Nybrogade omdannes til grønne byrum og cykelparkering

Der er underskrevet kontrakt med rådgiver i august 2018. Projekteringen gennemføres i efteråret 2018, og projektforslaget forventes forelagt for Teknik- og Miljøudvalget i februar 2019. Hovedprojektering og udbud vil blive gennemført i 2019 og udført i 2020.

Omdannelse p-pladser Linnésgade og Rømersgade

Projektet er sat i bero i juni 2018 for at overholde Teknik- og Miljøforvaltningens anlægsmåltal for 2018. Der er endnu ikke indgået en rådgiveraftale. Projektering af projektet, udbud og udførelse før ibrugtagning, forventes at tage ca. 2,5 år.

Åbning af parkeringspladser ved kommunale institutioner

Der blev med Borgerrepræsentationens beslutning den 24. august 2017 omdisponeret 15,2 mio. kr. til projektet. Det samlede budget for projektet var 15,2 mio. kr. (2017 pl). Der er frem til juni i 2018 anvendt 2,3 mio. kr. på åbning af parkeringspladser ved kommunale institutioner

Projektet er i juni 2018 sat i bero for at overholde Teknik- og Miljøforvaltningens anlægsmåltal for 2018. Restbudgettet udgør ca. 13,1 mio. kr. (2018 pl), og udskydes til 2019 og 2020 såfremt projektet igangsættes i januar 2019.

Bilag 1: Uddybende beskrivelse af projektet om omdannelse af parkeringspladser i Indre by

Tabel 2

Lokation	Økonomi (mio. kr.)	Antal parkeringspladser	Forventet åbningstidspunkt	Bemærkning
Hans Nansens Gård	0,8	38	Oktober 2018	
Tietgensgade 31 (+ centralt adgangs-system som anvendes på efterfølgende lokationer)	1,0	13	Oktober 2018	
Vibenshus, Nørrebro Park og Blågård Skole	0,2			Forundersøgelse igangsæt inden berosættelse
Randersgades Skole	0,2			Rådgiverydelser igangsæt inden berosættelse
Skolen på Amagerbro	0,1			Rådgiverydelser igangsæt inden berosættelse
Total	2,3	51		

Af nedenstående tabel fremgår de midler, som Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer vil blive anvendt i forbindelse med åbning af parkeringspladserne, såfremt projektet igangsættes i januar 2019. Midlerne er fordelt ved de enkelte lokationer.

Tabel 3

Lokation	Økonomi (mio. kr.)	Antal parkeringspladser	Forventet åbning	Bemærkninger
Bag Rådhuset	0,2	35	Marts 2019	BR beslutter oktober 2018 parkeringsordning (betydning for inklusion i dette projekt)
Vibenshus Skole	2,5	6	December 2019	
Blågård Skole	2,1	18	December 2019	
Nørrebro Park Skole	2,2	28	December 2019	
Randersgades Skole	2,3	16	August 2019	Ibrugtagning afhængigt af samspil med helhedsrenovering, som er igangsæt.
Skolen på Amagerbro	2,6	30	August 2020	Ibrugtagning afhængigt af samspil med helhedsrenovering, som er igangsæt.
Subtotal	11,8			
10% risiko på skoler	1,2			
Total	13,1	133		



TM37 Finansieringsudfordring på byggesagsområdet som følge af ny gebyrberegningsmodel og ændret lovgivning



Baggrund

Med Budget 2015 blev det besluttet, at der årligt skal foretages en konkret vurdering af det forventede ressourceforbrug og dermed de forventede udgifter til byggesagsbehandlingen med henblik på, at de kan indgå i budgetforhandlingerne. I vurderingen af ressourceforbruget indgår, hvorvidt de afsatte budgetkompensationer til gebyrfritagelse og takstnedsættelse i Budget 2015, Budget 2016 og Budget 2018 fortsat dækker de forventede udgifter til de gebyrfritagne områder samtidig med, at der resterer minimum 15 mio. kr. til generel takstnedsættelse.

Teknik- og Miljøforvaltningen har i 2018 i samarbejde med Intern Revision udarbejdet en ny takstberegningsmodel på byggesagsområdet. Formålet med den nye model er blandt andet at skabe øget gennemsigtighed i omkostningsberegningerne, blandt andet for at sikre, at der ikke indregnes opgavetyper i taksten, der lovgivningsmæssigt forudsættes skattefinansieret. Med dette budgetønske søges endvidere om midler til at dække det ressourcebehov i 2019 og frem, der følger af, at den nye takstberegningsmodel indebærer, at flere byggesagsrelaterede opgaver end hidtil skal skattefinansieres.

Indhold

Byggesagsgebyr opkræves hos ejendommens ejer efter tidsforbrug i forbindelse med udstedelse af byggetilladelse og ibrugtagningstilladelse. Der opkræves gebyr for byggesagsbehandling fra det tidspunkt, hvor sagsbehandling af den konkrete byggesag igangsættes, og indtil byggeriet kan tages lovligt i brug. Såfremt et byggeprojekt ikke færdiggøres, vil der blive opkrævet gebyr for den tid, der er brugt på sagsbehandlingen.

Alle ansøgninger om byggetilladelser faktureres efter tidsforbrug opgjort i timer undtagen for de typer, der er gebyrfritaget. Der blev i Budget 2015 afsat 45,3 mio. kr. varigt til gebyrfritagelse af almene boliger, kollegier, ungdomsboliger, mindre byggerier samt byggetilsyn. I Budget 2016 blev der afsat yderligere 15,8 mio. kr. varigt til en generel nedsættelse af byggesagsgebyret. I Budget 2018 blev der afsat 5,4 mio. kr. varigt til fastholdelse af beløbet til generel gebyrnedsættelse i takt med stigende sagsmængder.

Teknik- og Miljøforvaltningen har i forbindelse med udarbejdelsen af den nye beregningsmodel konstateret, at den hidtidige gebyrmodel på nogle områder har indregnet for mange omkostninger, mens relevante omkostninger på andre områder ikke har været indregnet. Samlet medfører dette en udfordring på 6,3 mio. kr. årligt.

Udfordringen består dels af 4,2 mio. kr., der fremover skal finansieres indenfor Teknik- og Miljøudvalgets ramme fremfor af den politisk afsatte budgetkompensation. Det skyldes, at en række konkrete aktiviteter, eksempelvis plansager, aktindsigter og gebyrklager, hidtil har været betragtet som politisk gebyrfritagne, men rettelig bør betragtes som lovgivningsbestemt fritaget, og derfor ikke kan indregnes i taksten. Derudover er der udgifter for ca. 2,1 mio. kr. til generel vejledning (dialogteam), der ligeledes fremover skal skattefinansieres. Disse udgifter har tidligere været finansieret via takstmidler.

Hvis der ikke afsættes midler, vil det betyde serviceforringelser på byggesagsområdet i Teknik- og Miljøforvaltningen på de områder, der ikke er takstfinansierede, eksempelvis omfanget af generel vejledning.

Den nye takstberegningsmodel har desuden afdækket, at omfanget af gebyrfritagne timer er mindre end tidligere beregnet. Det betyder, at der ikke er behov for at afsætte yderligere midler i 2019 til fastholdelse af niveauet for generel gebyrnedsettelse. Dette var også tilfældet i 2018, hvorfor de i Budget 2018 afsatte midler på 5,4 mio. kr. med virkning fra 2019 og frem er tilbageført til kommunekassen, da forudsætningerne for tilførslen har ændret sig. Der er derfor tale om et finansieringsbehov på 0,9 mio. kr. i nye midler.

Overordnede målsætninger og effekter

Afsættelse af midler til projektet vil sikre stringens i forhold til, hvilke opgaver der finansieres gennem takster, og hvilke der skattefinansieres.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på 6,3 mio. kr. årligt i 2019 og frem. Projektet forventes igangsat i januar 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Dækning af lovgivningsmæssigt fritagne områder	Service	4.200	4.200	4.200	4.200	16.800
Dækning af udgifter til generel vejledning	Service	2.100	2.100	2.100	2.100	8.400
Udgifter i alt		6.300	6.300	6.300	6.300	25.200

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede serviceudgifter på 6,3 mio. kr. årligt i 2019 og frem.

Tabel 2 – Serviceudgifter

Service <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	2019	2020	2021	2022	I alt
<i>Afledte serviceudgifter</i>					
- Dækning af lovgivningsmæssigt fritagne områder	4.200	4.200	4.200	4.200	16.800
- Dækning af udgifter til generel vejledning	2.100	2.100	2.100	2.100	8.400
Afledte serviceudgifter i alt	6.300	6.300	6.300	6.300	25.200

Tabel 3. Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat i januar 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2019

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetbehovet blev behandlet af Teknik- og Miljøudvalget i forbindelse med takstfastsættelsen for 2019 på mødet den 18. juni 2018. Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

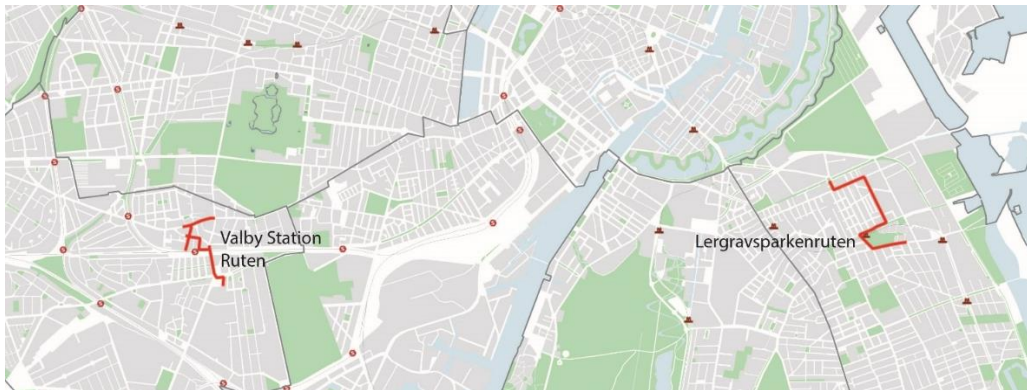
Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Budgetaftale 2015		42.400	43.000	43.800	44.400	45.300
Budgetaftale 2016			15.000	15.300	15.500	15.800
Budgetaftale 2018					5.300	*
Afsatte midler i alt		42.400	58.400	59.400	65.900	61.100

*Midlerne foreslås tilbageført til Kassen fra 2019 og frem i forbindelse med indstilling om byggesagsgebyrer for 2019, BR XX august 2018.



TM21 Øget tilgængelighed for trafikanter med nedsat funktionsevne



Baggrund

Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 19. juni 2017 *Kortlægning af tilgængelighed for færdselshandicappede i Københavns ti bydele*. Kortlægningen indeholder forslag til en række prioriterede tilgængelighedsruter i bydelene med tilhørende økonomiske anlægsoverslag over fysiske tilgængelighedsforbedringer.

I Budget 2018 blev der afsat midler til at udbedre forholdene på Voldgaderuten, Indre By, og Sjællandsgaderuten, Nørrebro.

Indhold

Det foreslås, at der afsættes midler til at forbedre eller udbedre barrierer på to ruter:

- Valby Stationruten, Valby,
- Lergravsparkenruten, Amager Øst.

De to prioriterede ruter er udvalgt ud fra antallet af barrierer, vigtige destinationer samt udpegning af barrierer fra københavnerne og Lokaludvalgene. Ved at udbedre barriererne på ruterne bliver København mere tilgængelig for trafikanter med nedsat funktionsevne.

Kortlægningen af tilgængelighedsbarrierer indeholder i alt 66 tilgængelighedsruter. Tilgængelighedsruterne i kortlægningen er udpeget med udgangspunkt i en dialog med borgere, lokaludvalgene samt Handicap- og Ældrerådet. Derudover er en analyse af de vigtigste rejsemål som eksempelvis tog- og metrostationer, offentlige- og kulturelle institutioner, rekreative formål samt ældre- og handicapboliger medtaget i udpegningen.

Alle ruter indeholder følgende kortlagte barrierer:

- Gangbane for smal eller blokeret af inventar
- Ujævn belægning
- Ramper mangler
- Ledelinjer mangler eller er blokeret af inventar
- Retnings- og opmærksomhedsfelter samt og kantstensopspring mangler
- Lydfyr (lydsignal for blinde) mangler
- Læskærm ved busstoppested mangler.

Budgetnotatet er skalerbart således, at tilgængelighedsruterne kan gennemføres samlet eller

selvstændigt. Samtidig er det muligt at prioritere i tilgængelighedstiltagene på ruterne, samt hvilke barrierer, der ønskes udbedret på en given tilgængelighedsrute med videre.

Rute 1. Valby Stationsruten – Valby (4,4 mio. kr.).

Valby Stationsruten udgøres af Valby Langgade, Skolegade, Toftegårds Allé og Lyshøjgårdsvej. Ruten er 1,5 km lang. Valby Stationsruten dækker blandt andet over Valby Bibliotek, Valby Borgerservice, Frejaskolen Specialskole og tre lægehuse. Det er især manglende ramper og opmærksomhedsfelter ved krydsninger samt manglende ledelinjer, der er registreret som de fleste barrierer på ruten. Der er i alt registreret 313 barrierer på Valby Stationsruten, der skal udbedres. Se bilag 1A for præcis ruteføring.

Rute 2. Lergravsparkenruten - Amager Øst (5,0 mio. kr.).

Lergravsparkenruten udgøres af Lergravsparken samt Nyrnberggade og Holmbladsgade. Ruten er 1,7 km lang. Lergravsparkenruten dækker blandt andet over Lergravsparken, beboelsesområdet Sundparken, Lergravsparken Metro og Kofoeds Skole. Det er især blokerede gangbaner samt manglende ramper og opmærksomhedsfelt ved krydsninger, der er registreret som de fleste barrierer på ruten. Der er i alt registreret 414 barrierer på Lergravsparkenruten, der skal udbedres. Se bilag 1B for præcis ruteføring.

Overordnede målsætninger og effekter

Udbedringen af tilgængelighedsbarrierer understøtter målsætningen i *Fællesskab København* om, at 90 % af københavnernes oplever, at det er nemt at komme rundt i byen, og at københavnernes opholder sig 20 % mere i byens rum.

De tilgængelighedsforbedrende tiltag vil gøre København mere tilgængelig for alle, hvorved byen bliver mere attraktiv at færdes og opholde sig i.

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at projektet vil have en sundhedsmæssig effekt. Denne effekt vil blive afdækket, såfremt der udmøntes midler til projektet.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 11,4 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 9,5 mio. kr. i perioden 2019-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet ikke tilføres afledte driftsudgifter, da tilgængelighedstiltagene tilpasses ind i de eksisterende forhold og ikke vil ændre væsentligt i belægningstype. Projektet forventes ibrugtaget i juli 2021.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Rute 1: Valby Station Ruten (Valby)	Anlæg	408	3.099	940		4.447
Rute 2: Lergravsparkenruten (Amager Øst)	Anlæg	462	3.174	1.412		5.048
Udgifter i alt		870	6.273	2.352		9.495

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

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

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 9,5 mio. kr. i perioden 2019-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet ikke tilføres afledte driftsudgifter, da tilgængelighedstiltagene tilpasses ind i de eksisterende forhold og ikke vil ændre væsentligt i belægningstype. Projektet forventes ibrugtaget i juli 2021.

Tabel 2 – Anlægsudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2018 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
<i>Rute 1: Valby Station Ruten</i>							
- Projektering		408	597	243		1.248	1.248*
- Udførsel			2.502	697		3.199	
<i>Rute 2: Lergravsparkenruten</i>							
- Projektering		462	686	317		1.465	1.465*
- Udførsel			2.488	1.095		3.583	
Anlægsudgifter i alt		870	6.273	2.352		9.495	2.713*

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat oktober 2020 og ibrugtaget juli 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Marts 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	Oktober 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juli 2021

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet.

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

I Budget 2017 blev der afsat 2,5 mio. kr. til kortlægning af tilgængeligheden i Københavns ti bydele. Derudover blev der afsat 5,0 mio. kr. til anlæg af de højest prioriterede indsatser i Ørestad. I Budget 2018 blev der afsat 4,6 mio. kr. til den højest prioriterede tilgængelighedsrute i henholdsvis Indre By og Nørrebro.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2017						7.500	
Budgetaftale 2018							4.600
Afsatte midler i alt						7.500	4.600

Bilag 1A-B: Kort over tilgængelighedsruter.



ØK2 Bevillinger der udløber 2019

Service	2019-pl, 1.000 kr.	Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget	Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre	Evt. bemærkninger
Økonomiudvalget	-8.476			
Æ172 Ekstra praktikpladser i 2015 (Budgetaftale 2015)	-138			
Æ78 Sikker By - mentorordning for børn mellem 12 og 16 år i udsatte byområder (Budgetaftale 2015)	-371	X		Der udarbejdes budgetnotat ifm. forhandlinger om budget 2019
Æ167 Innovation og internationalisering - Samarbejde med Hamborg og Beijing (Budgetaftale 2015)	-882			Der udarbejdes budgetnotat ifm. forhandlinger om budget 2019
Æ4 Ekstra praktikaftaler i 2014 (Budgetaftale 2014)	-660			
Æ160 Københavns Erhvervshus og Københavns samlede erhvervs- og vækstpolitik - Københavns Erhvervshus (Budgetaftale 2015)	-2.439			Der udarbejdes budgetnotat ifm. forhandlinger om budget 2019
Æ162 Innovation og internationalisering - videreførelse af Goodwill ambassadører (Budgetaftale 2015)	-212			Der udarbejdes budgetnotat ifm. forhandlinger om budget 2019
Æ96 - Copenhagen Science City (Budgetaftale 2016)	-420			Der udarbejdes budgetnotat ifm. forhandlinger om budget 2019
Æ157 - Sikker By - akutpulje (budget 2018)	-305			Der udarbejdes budgetnotat ifm. forhandlinger om budget 2019
Praktikpladser - Økonomiforvaltningen	-1.879			Der udarbejdes budgetnotat ifm. forhandlinger om budget 2019
Øget renholdelse i området omkring H17 3. maj 2018 – 31. december 2018 (OFS 17-18)	-325			Der udarbejdes budgetnotat ifm. forhandlinger om budget 2019

Service	2019-pl, 1.000 kr.	Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget	Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre	Evt. bemærkninger
Tryghedsskabende vagtrundering i Den Brune Kødbby 3. maj 2018 – 31. december 2018 (OFS 17-18)	-844			Der udarbejdes budgetnotat ifm. forhandlinger om budget 2019
Kultur- og Fritidsudvalget	-30.783			
Æ172 Ekstra praktikpladser i 2015 (Budgetaftale 2015)	-201			
Æ101 - ICORN Fribyordning (Budgetaftale 2016)	-242			
Æ110 FerieCamp - udsatte boligområder (Budgetaftale 2015)	-4.648			
Æ113 Tingbjerg Svømmehal - weekendåbent (Budgetaftale 2015)	-636			
Æ114 EnergiCenter Voldparken (Budgetaftale 2015)	-2.757			
Æ199 Mindre sager - Street Soccer - DBU projekt (Budgetaftale 2015)	-504			
Æ200 Mindre sager - Imagine Nørrebro (Budgetaftale 2015)	-1.166			
Æ201 Mindre sager - tilskud til Skøjteklub i Ørestad (pulje under KFU) (Budgetaftale 2015)	-265		X	
Æ148 - Mindre sager - tilskud Kulturtårnet Knippelsbro (Budgetaftale 2016)	-420			
Æ67 - Copenhagen 2021 (budget 2018)	-305		X	
Æ72 - Københavns Brandvæsens Museumsforening - flytning, husleje og afledt drift (budget 2018)	-458		X	Der udarbejdes budgetnotat ifm. forhandlinger om budget 2019
Æ73 - Demokratiets Hus - reservationsleje (budget 2018)	-519		X	
Æ93 - Gratis adgang til pensionister til kommunens museer og kunsthall (budget 2018)	-254			
Æ94 - Interactive Denmark (budget 2018)	-1.017			

Service	2019-pl, 1.000 kr.	Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget	Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre	Evt. bemærkninger
Æ96 - Filmfonden - Copenhagen Film Fund (budget 2018)	-8.136			
Æ98 - Screen Base Copenhagen (budget 2018)	-1.526		X	
Æ166 - Pulje til tværgående bydelsindsatser (budget 2018)	-1.424			
Copenhagen Contemporary - Etablering af CC STUDIO (OFS 17-18)	-3.051			
Copenhagen 2021 - Worldpride og Eurogames (OFS 17-18)	-3.051			
Pulje vedr. tilskud til betaling af markedsleje ved kulturelle arrangementer - Pulje til kulturstøtte (OFS 17-18)	-203			
Børne- og Ungdomsudvalget	-56.305			
Æ172 Ekstra praktikpladser i 2015 (Budgetaftale 2015)	-201		X	
Æ23 Kompetenceudvikling af lærere (Budgetaftale 2015)	-3.817		X	
Æ35 - Svømmeundervisning i havnebadet	-603		X	
Æ21 Opretholdelse af serviceniveauet i ungdomsklubberne (Budgetaftale 2015)	-2.816	X		
Æ22 Resultatløn til skoleledere (Budgetaftale 2015)	-1.577		X	
Æ25 Feriekolonier - flere kolonipladser (Budgetaftale 2015)	-1.060	X		
Æ25 Feriekolonier - honorarer til frivillige lærere (Budgetaftale 2015)	-1.060	X		
Æ28 Mindre udsivning fra de københavnske folkeskoler (Budgetaftale 2015)	-1.060		X	BUF bemærker, at frafald af indsats kompenseres af udskolingsmidler fra budget 2018

Service	2019-pl, 1.000 kr.	Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget	Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre	Evt. bemærkninger
Æ111 Udvidede åbningstider på visse skolers idrætsanlæg (Budgetaftale 2015)	-2.969	X		
Æ37 - Styrket tidlig indsats vedr. skolefravær og idrætsprojektet - forældreuddannelse og fokus på skolefravær (budget 2017)	-773	X		
Æ23 Vikarudgifter ifm. Kompetencedækning (Budgetaftale 2015)	-6.574	(X)		Der finansieres 6.000 t. kr.
Æ63 - Udvidet åbningstid på klubber (budget 2018)	-15.865			Der forventes finansieret 5.354 t. kr. BUU træffer på et senere tidspunkt beslutning om, hvordan der konkret skal udmøntes på klubområdet
UE26-1 - Feriepasning i dagtilbud (budget 2018) (budget 2018)	-12.916		X	BUF bemærker, at effektiviseringen forventes gennemført
Praktikpladser - Børne- og Ungdomsforvaltningen	-5.013		X	
Sundheds- og Omsorgsudvalget	-4.620			
Æ172 Ekstra praktikpladser i 2015 (Budgetaftale 2015)	-406		X	
Æ91 Hjælp til psykisk sårbare unge - kompetenceudvikling af medarbejdere og øget rådgivning og behandling på U-Turn (Budgetaftale 2015)	-1.272			Der udarbejdes budgetnotat ifm. forhandlinger om budget 2019
Æ218 Mindre sager - tværfagligt samarbejde med praktiserende læger i Tingbjerg (Budgetaftale 2015)	-424		X	
Retskrav på indsats i rehabiliteringsteams (OFS 17-18)	-554			Der udarbejdes budgetnotat ifm. forhandlinger om budget 2019
Forebyggelse af graviditetsbetinget fravær (OFS 17-18)	-844			Der udarbejdes analyse på området og der vil evt. blive udarbejdet et budgetønske pba. resultaterne.

Service	2019-pl, 1.000 kr.	Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget	Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre	Evt. bemærkninger
Udvikling af online stresskursus for unge og voksne - Udvikling af onlinekursus (OFS 17-18)	-712		X	
Udvikling af online stresskursus for unge og voksne - Afprøvning af pilotpanel (OFS 17-18)	-203		X	
Udvikling af online stresskursus for unge og voksne - Kommunikation og evaluering (OFS 17-18)	-203		X	
Socialudvalget	-82.268			
Æ37 - Styrket tidlig indsats vedr. skolefravær og idrætsprojektet - forældreuddannelse og fokus på skolefravær	-3.863			
Æ80 Sikker By - videreførelse af SSP+-indsatsen (Budgetaftale 2015)	-619			
Æ82 Sikker By - videreførelse af projektet Ny Start (Budgetaftale 2015)	-6.150			
Æ91 Hjælp til psykisk sårbare unge - kompetenceudvikling af medarbejdere og øget rådgivning og behandling på U-Turn (Budgetaftale 2015)	-4.109			
Æ94 Unge på vej - øget social mobilitet blandt udsatte unge (Budgetaftale 2015)	-3.817			
Æ96 Sundhedsteam til udsatte hjemløse (Budgetaftale 2015)	-2.651			
Æ207 Mindre sager - Fakti (Budgetaftale 2015)	-424			
Æ208 Mindre sager - Kringlebakken (Budgetaftale 2015)	-265			
Æ209 Mindre sager - Børn, Unge & Sorg (Budgetaftale 2015)	-636			

Service	2019-pl, 1.000 kr.	Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget	Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre	Evt. bemærkninger
Æ211 Mindre sager - Café Klare (Budgetaftale 2015)	-424			
Æ212 Mindre sager - Muhabet (Budgetaftale 2015)	-212			
Æ213 Mindre sager - tilskud til værestedet Fundamentet (Budgetaftale 2015)	-424			
Æ214 Mindre sager - Forældre støtten (Budgetaftale 2015)	-663			
Æ215 Mindre sager - Ungeforum (Budgetaftale 2015)	-530			
Æ37 - Styrket tidlig indsats vedr. skolefravær og idrætsprojektet - idrætsprojekt om træning og bevægelse på institutioner for kriminelle og kriminalitetstruede børn og unge (budget 2017)	-1.545			
Æ50 - Tiltag på handicapområdet - udvidelse handicap kørselsordningen til borgere med synshandicap (budget 2017)	-1.133		X	
Æ113 - Ny dimensioneringsaftale på elevområdet - merudgifter i Socialforvaltningen (budget 2018)	-2.441			
Æ118 - Overholdelse af forsyningsforpligtelse på botilbudsområdet - reservationsleje vedr. lejemålet på Hans Knudsens Plads (budget 2018)	-686		X	
Æ124 - Moderniseringsplan på socialområdet - reservationsleje af Møllehuset (budget 2018)	-976		X	
Æ137 - Specialiseret rehabilitering til borgere med erhvervet hjerneskade - køb af 5 eksterne døgnophold (budget 2018)	-678			
Æ137 - Specialiseret rehabilitering til borgere med erhvervet hjerneskade - rehabiliterende pleje og støtte i hjemmet til 8 helårsborgere (budget 2018)	-1.526			

Service	2019-pl, 1.000 kr.	Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget	Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre	Evt. bemærkninger
Æ137 - Specialiseret rehabilitering til borgere med erhvervet hjerneskade - øget specialpædagogisk bistand i eget hjem (budget 2018)	-559			
Æ140 - Drift af værestedet Hellebro (budget 2018)	-432			
UE50 - Budgetreduktion på det samlede budget til Børnefamilier med særlige behov (budget 2018)	-8.339		X	
UE55 - Servicereduktion på aktivitets- og samværstilbud til borgere med sindslidelse (budget 2018)	-2.644		X	
UE58 - Tilpasning af serviceniveau for døgnbehandling på misbrugsområdet (budget 2018)	-2.237		X	
UE59 - Tilpasning af serviceniveau på bo- og dagtilbud til borgere med handicap (budget 2018)	-14.645		X	
Overførselssagen - Byhaverne på Sundholm	-589			
Afledte udgifter til køb sfapåbud fra Socialtilsynet (OFS 17-18)	-15.153			
Ændret takst på herberger og krisecentre - Herberger (OFS 17-18)	-1.372			
Ændret takst på herberger og krisecentre - Krisecentre (OFS 17-18)	-695			
Ændret takst på herberger og krisecentre - Nødboliger (OFS 17-18)	-172			
Retskrav på indsats i rehabiliteringsteams (OFS 17-18)	-554			
Aktivitets- og samværstilbud til tidligere brugere af Værestedet Clean House (OFS 17-18)	-773			
Udvidet åbningstid i Café Dugnad - Løn (OFS 17-18)	-249			
Udvidet åbningstid i Café Dugnad - drift (OFS 17-18)	-79			
Teknik- og Miljøudvalget	-25.409			

Service	2019-pl, 1.000 kr.	Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget	Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre	Evt. bemærkninger
Æ172 Ekstra praktikpladser i 2015 (Budgetaftale 2015)	-498		X	
Æ4 Ekstra praktikaftaler i 2014 (Budgetaftale 2014)	-627		X	
Æ48 Parkeringsområdet - analyse-, strategi- og udviklingsarbejde (parkeringssekretariatet) (Budgetaftale 2015)	-3.393			Det er af Teknik- og Miljøforvaltningen vurderet, at bevillingen er relevant at videreføre i forbindelse med Budget 2019.
Æ73 Øget tilsyn med gravearbejde (Budgetaftale 2015)	-2.333			Det er af Teknik- og Miljøforvaltningen vurderet, at bevillingen er relevant at videreføre i forbindelse med Budget 2019.
Æ75 Klimasekretariatet (Budgetaftale 2015)	-5.302			Det er af Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at bevillingen er relevant at videre i øget omfang på 7,0 mio. kr. årligt.
Æ173 Jobrotation (Budgetaftale 2015)	-1.060		X	
Æ11 - Bevillingsudløb - Metrotilsyn (budget 2017)	-4.121			Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at bevillingen er relevant at videreføre i reduceret omfang på 2,7 mio. kr. årligt
Æ13 - Øget renhold i byen - pulje til øget renhold (budget 2017)	-5.151			Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen er relevant at videreføre i forbindelse med Budget 2019.
Korrektion til B2014 - Æ204 Flere ungdomsboliger - driftsudgifter (Budgetaftale 2014)	-387		X	
Æ41 - Åbning af parkeringspladser på kommunale institutioner (budget 2018)	-814			Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen er relevant at videreføre i forbindelse med Budget 2019.

Service	2019-pl, 1.000 kr.	Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget	Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre	Evt. bemærkninger
Æ15 Mjølnerparken - helhedsrenovering - sagsbehandling af grundkapitaltilskud til nye almene boliger (Budgetaftale 2014)	-140		X	
Praktikpladser - Teknik- og Miljøforvaltningen	-336		X	
Metroens åbning - Initiativ 3: Vedligehold og afledt drift (OFS 17-18)	-1.247			Teknik- og Miljøforvaltningen bemærker, at bevillingen udelukkende gælder drift til de metroforpladser, der overtages til drift i 2018. Der forventes ifm. budget 2019 rejst ønske om varig afledt drift til samtlige metroforpladser. Fra 2019 forventes udgifterne at udgøre 7,0 mio. kr. årligt
Beskæftigelses- og Integrationsudvalget	-33.732			
Æ77 - Vikar og omskoling - formidling af vikarlignende arbejdskraft	-721			
Æ93 - Kreativ vækstpakke - Kødbyen, Copenhagen Film Fund og World Pride - WorldPride (Budgetaftale 2016)	-525			
Æ73 - Beskæftigelsesindsats i udsatte byområder - fremskudt beskæftigelsesindsats i Tingbjerg og Urbanplanen	-1.133			
Æ51 Amagerbrogade - forskønnelse m.v. - Kvartermanager (Budgetaftale 2015)	-636			
Æ80 Sikker By - videreførelse af SSP+-indsatsen (Budgetaftale 2015)	-1.915			
Æ83 Sikker By - tidlig forebyggelse af radikaliserings og ekstremisme blandt unge københavnere (Budgetaftale 2015)	-1.909			

Service	2019-pl, 1.000 kr.	Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget	Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre	Evt. bemærkninger
Æ150 Kræftrehabilitering i Københavns Kommune (Budgetaftale 2015)	-530			
Æ160 Københavns Erhvervshus og Københavns samlede erhvervs- og vækstpolitik - Københavns Erhvervshus (Budgetaftale 2015)	-530			
Æ190 Mindre sager - Sabaah (Budgetaftale 2015)	-636			
Æ191 Mindre sager - pulje vedr. overvægtige ledige (Budgetaftale 2015)	-159			
Æ98 - City of Congresses (Budgetaftale 2016)	-841			
Æ57 - Koordineringsenhed for antiradikalisering (budget 2017)	-515			
Æ58 - Integrationsindsats - videreførelse af integrationspålæg (budget 2017)	-2.370			
Æ58 - Integrationsindsats - Finn Nørgaard Foreningen (budget 2017)	-515			
Æ58 - Integrationsindsats - virksomhedspraktik med branchefokus (budget 2017)	-1.957			
Æ66 - Akademikerindsats - akademikere ansættes i små og mellemstore vækstvirksomheder (budget 2017)	-1.236			
Æ68 - Erhvervs- og vækstpakke - nordisk Fintech Centrum (budget 2017)	-515			
Æ71 - København som international mode- og designby - modeby (budget 2017)	-3.709			
Æ71 - København som international mode- og designby - designby (budget 2017)	-515			
Æ72 - Copenhagen Career Program (budget 2017)	-1.442			

Service	2019-pl, 1.000 kr.	Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget	Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre	Evt. bemærkninger
Æ73 - Beskæftigelsesindsats i udsatte byområder - særlig beskæftigelsesindsats i Mjølnerparken (budget 2017)	-927			
Æ75 - Private praktikpladser (budget 2017)	-2.060			
Æ78 - Fleksjob - styrket sagsforberedende indsats i Jobcenter København, lægeerklæringer og rehabiliteringsteammøder til ekstra fleksjob (budget 2017)	-1.751			
Æ144 - Samarbejdsportalen (budget 2018)	-509			
IT-understøttelse vedr. Ydelsesrefusion (OFS 17-18)	-2.593			
Retskrav på indsats i rehabiliteringsteams (OFS 17-18)	-2.359			
Danskuddannelse - Driftsressourcer til kvalitetssikring og leverandørstyring (OFS 17-18)	-1.220			

Overførsler mv.	2019-pl, 1.000 kr.	Bevillingsudløb, der finansieres af fagudvalget	Det er af fagforvaltningen vurderet, at bevillingen ikke er relevant at videreføre	Evt. bemærkninger
Sundheds- og Omsorgsudvalget	-647			
Praktikpladser - Sundheds- og Omsorgsforvaltningen	-647			Evt. ønsker om ekstra praktikpladser skal rejses i b19-forhandlinger.
Socialudvalget	-401			
Æ172 Ekstra praktikpladser i 2015 (Budgetaftale 2015)	-32			
Praktikpladser - Socialforvaltningen	-369			
Beskæftigelses- og Integrationsudvalget	-12.310			
Æ92 Hjælp til psykisk sårbare unge - indsatsmidler til gruppeforløb øget rådgivning til unge med misbrug af hash (Budgetaftale 2015)	-1.614			
Æ73 - Beskæftigelsesindsats i udsatte byområder - virksomhedsforberedende forløb og mentor/efterværn i Mjølnerparken	-4.786			
Æ73 - Beskæftigelsesindsats i udsatte byområder - medfinansiering fra nuværende aktiveringsindsats (budget 2017)	1.040			
Æ58 - Integrationsindsats - videreførelse af integrationspålæg (budget 2017)	-416			
Æ66 - Akademikerindsats - det nye arbejdsmarked herunder flere iværksættere (budget 2017)	-1.353			
Æ77 - Vikar og omskoling - omskoling af ledige til brancher med mangel på arbejdskraft (budget 2017)	-3.121			
Æ78 - Fleksjob - ekstern udredning af psykiske lidelser (budget 2017)	-1.040			
Æ151 - Uændret aktivitetsniveau i den særlige beskæftigelsesindsats i Mjølnerparken i 2018	-1.020			

Praktikpladser - Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen	-123			
---	------	--	--	--



TM22 Parkeringssekretariatet (bevillingsudløb)



Baggrund

I Budget 2015 blev der afsat en bevilling til en række aktiviteter på parkeringsområdet, der ligger under Parkeringssekretariatet. Midlerne blev afsat i en fireårig periode og udløber med udgangen af 2018. Fremtidig administration af parkeringsområdet forventes at spille en central rolle i arbejdet med at realisere fremkommelighedsdagsordenen, håndtere de regionale trængselsproblematikker samt understøtte grøn mobilitet. En fortsat prioritering af udviklingen af parkeringsadministrationen vil endvidere kunne medvirke til at afhjælpe den generelle vækst i behovet for parkeringspladser gennem optimering af parkeringsforhold for erhvervslivet og ved at stille data til rådighed om parkeringsområdet. Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår derfor, at der afsættes en varig bevilling, da behovet for beslutningsoplæg og analyser af strategiske udviklingsbehov vurderes at være permanent.

Indhold

Parkeringssekretariatet forestår en lang række aktiviteter, der understøtter driften af parkeringsområdet, men også opgaver, der er centrale for udarbejdelsen af beslutningsoplæg med henblik på at sikre, at parkeringsområdet afspejler den øvrige udvikling i byen. Heri ligger blandt andet udarbejdelse af den årlige parkeringsredegørelse og de konkrete beslutningsoplæg, der følger heraf. Blandt de oplæg, der er udarbejdet i de seneste år kan nævnes screening af kommunale parkeringspladser med henblik på åbning for offentlig parkering, åbning af parkeringspladser ved Kødbyen og Grøndalscentret, kvalificering af hvilke områder, der skal indgå i ny betalingszone, og øvrige beslutningsoplæg til budgetforhandlinger.

Derudover finansierer bevillingen driftsmidler til opdatering af data, herunder belægningsgrader, antal parkeringspladser og bilejerskab. En del af midlerne anvendes til køb af analyser hos eksterne konsulenter, som er nødvendige for at kvalificere og udbygge forvaltningens vidensniveau på parkeringsområdet. De seneste år er midlerne eksempelvis blevet anvendt til dataindsamling om parkeringsmønstre og effekt af ny gul zone ved hjælp af droneflyvninger, beregninger af antallet af private parkeringspladser i København, gennemførelse af en holdningsanalyse og effektberegninger af prisjusteringer på beboerlicenser og almindelige parkeringstakster.

Hvis den eksisterende bevilling ikke videreføres, vil det medføre en reduktion i omfanget af analyser og dataindsamling, som kan leveres på parkeringsområdet.

Overordnede målsætninger og effekter

Parkering udgør et centralt element i byens infrastruktur, og det er derfor vigtigt, at området afspejler den øvrige udvikling i byen. Med en fornyet bevilling vil Teknik- og Miljøforvaltningen fortsat kunne forestå dette arbejde, samt løbende fremme den viden, der kræves, for at parkeringsområdet i København kan udvikles til gavn for alle byens borgere.

Endvidere understøtter en videreførelse af parkeringssekretariatet arbejdet med at forbedre mobiliteten og dermed målsætningen fra Fællesskab København om, at 90 % af københavnere oplever, at det er nemt at komme rundt i byen.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på 3,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem, som dækker over fire årsværk samt driftsmidler til køb af ekstern rådgivning, parkeringstællinger og skiltning. Parkeringstællingerne varetages delvist af personale med begrænset adgang til arbejdsmarkedet. Projektet forventes igangsat i januar 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Styringsområde	2019	2020	2021	2022	I alt
Årsværk	Service	2.000	2.000	2.000	2.000	8.000
Ekstern rådgivning	Service	500	500	500	500	2.000
Parkeringstællinger	Service	500	500	500	500	2.000
Skiltning	Service	300	300	300	300	1.200
Udgifter i alt	Service	3.300	3.300	3.300	3.300	13.200

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede serviceudgifter på 3,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet kan igangsættes i januar 2019.

Tabel 2 – Serviceudgifter

Service <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	2019	2020	2021	2022	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Årsværk	2.000	2.000	2.000	2.000	8.000
- Ekstern rådgivning	500	500	500	500	2.000
- Parkeringstællinger	500	500	500	500	2.000
- Skiltning	300	300	300	300	1.200
Afledte serviceudgifter i alt	3.300	3.300	3.300	3.300	13.200

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2019

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

Den nuværende driftsbevilling blev afsat i Budget 2015.

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



TM148 Sikre skoleveje/cykelsti ved Backersvej og Skolen ved Sundet



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om forbedring af trafiksikkerheden for de bløde trafikanter på Backersvej og Skolen ved Sundet til Budget 2019.

Indhold

Backersvej er en 2 km lang fordelingsgade, som strækker sig mellem Øresundsvej og Hedegaardsvej. Fordelingsgader sikrer forbindelsen mellem bydelene. Backersvej er et langt og lige vejforløb, der indbyder til høj hastighed for bilister, hvilket skaber utryghed for skole- og institutionsbørn, cyklister og fodgængere. Der er registeret 4.600 køretøjer i årsdøgnstrafik i efteråret 2017.

Med udgangspunkt i helhedsplanen for Ny Amagerbrogade forventes trafikken på Backersvej at stige med 5-11 %, når projektet for Ny Amagerbrogade er afsluttet. I *Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025* er Backersvej udpeget som en strækning, hvor cykelbanerne skal opgraderes til cykelstier.

Skolen ved Sundet ligger på Samosvej, som er en sidevej til Backersvej. Der er herudover flere fritidscentre, børnehaver og lignende institutioner på eller i nærheden af Backersvej, hvor mange bløde trafikanter færdes til dagligt.

På den baggrund foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen, at der udarbejdes en trafikanalyse og et dispositionsforslag for Backersvej med særligt fokus på Skolen ved Sundet og nærliggende fritidscentre, børnehaver og lignende institutioner. Dispositionsforslaget vil afklare mulighederne for at anlægge trafikdæmpende foranstaltninger, bedre krydsningspunkter og cykelstier på strækningen samt konsekvenserne for blandt andet parkering. I dispositionsforslaget vil muligheden for begrønning af Backersvej også undersøges. Dispositionsforslaget vil dermed danne grundlag for et robust overslag på anlægskostningerne.

Dele af Backersvej er udpeget som kombineret skybruds- og forsinkelsesvej med forventet fysisk igangsættelse i 2026. Dispositionsforslaget og trafikanalysen udarbejdes med henblik på at forbedre den trafikale situation, mens det for de relevante tiltag sikres, at de ikke strider imod det fremtidige skybrudsprojekt.

Overordnede målsætninger og effekter

Trafikanalysen og dispositionsforslaget vil give et robust anlægsoverslag for etablering af trafikdæmpende foranstaltninger, bedre krydsningspunkter og cykelstier på strækningen. Gennemføres det endelige projekt, vil dette understøtte målene i *Fællesskab København* om, at 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik. Projektet vil endvidere medvirke til at indfri Københavns Kommunes nul-vision om, at København i 2025 skal være en by, der er så sikker at færdes i, at ingen bliver dræbt eller alvorligt skadet i trafikken.

Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på 0,6 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,5 mio. kr. i 2019. Projektet forventes afsluttet i juni 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Trafikanalyse og dispositionsforslag	Anlæg	500				500
Udgifter i alt		500				500

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at udarbejdelse af trafikanalysen og dispositionsforslaget er ukompliceret, og der er ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Projektet er et sikker skolevej-projekt og vil derfor blive udarbejdet i dialog med Skolen ved Sundet og relevante institutioner. Dispositionsforslaget skal endvidere principgodkendes af Københavns Politi, hvilket der er taget højde for i tidsplanen.

Bevillingstekniske oplysninger

Trafikanalysen og dispositionsforslaget har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,5 mio. kr. i 2018. Begge forventes afsluttet i juni 2019.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
- Trafikanalyse og dispositionsforslag	500				500	500*
Anlægsudgifter i alt	500				500	500*

Tabel 3 – Tidsangivelse

Trafikanalysen og dispositionsforslaget forventes igangsat januar 2019 og afsluttet juni 2019 med henblik på, at dispositionsforslaget kan indgå i forhandlingerne om Budget 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juni 2019

Øvrige tekniske oplysninger

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

Bydel og adresse

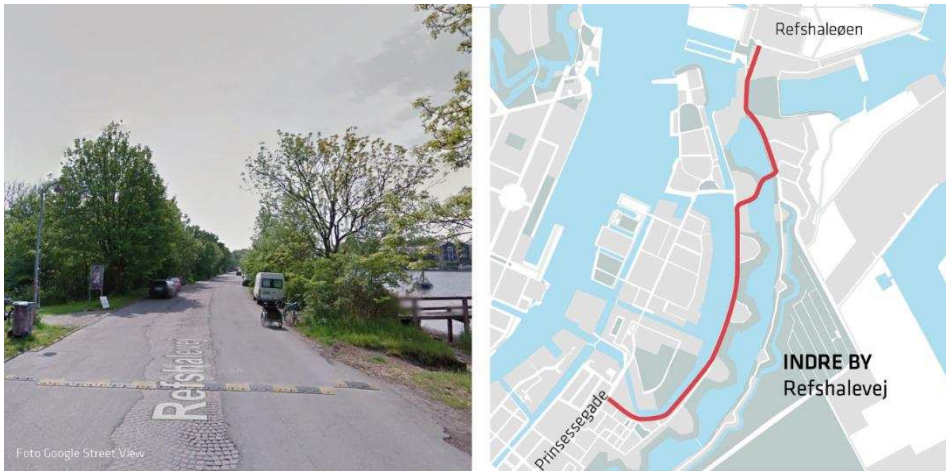
Bydækkende					
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	X
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest	

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til formålet.



TM65 Foranalyse af forbedring af cykel- og gangforhold på Refshalevej



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om forbedring af cykel- og gangforhold på Refshalevej mellem Prinsessegade og Refshaleøen til Budget 2019.

Indhold

Det stigende antal indbyggere og pendlere til Margretheholm og Refshaleøen øger behovet for at forbedre de trafikale adgangsforhold til og fra området, særligt for de bløde trafikanter. Refshalevej mellem Prinsessegade og Refshaleøen, som løber langs den fredede Christianshavns Vold, er ca. 2,2 kilometer lang og ca. 7 til 9 meter bred. Der mangler fortove og cykelstier på store dele af strækningen.

I de senere år er der opført flere hundrede nye boliger på Margretheholm, og der er etableret flere virksomheder på Refshaleøen. Området hører til skoledistriktet for Christianshavns Skole med Refshalevej som skolevej. Refshalevej indgår desuden i *Cykelprioriteringsplan 2017–2025*, som en højt prioriteret strækning til udvidelse af cykelstier. Dele af Refshalevej indgår tillige i planlagte grønne cykelruter, supercykelstier og PLUSnet for cykeltrafik. PLUSnettet er det centrale cykelnet vedtaget i *Cykelstrategien 2011-2025*, med særligt høje krav til vedligehold, fremkommelighed og standardbredde på 2,8-3,0 meter.

På grund af krav om dispensation til forandringer af fredede forhold, særlig belægning på den underste del af Refshalevej samt en dæmning og en bro på strækningen mellem Prinsessegade og Refshaleøen vurderes etablering af fortove og cykelstier på Refshalevej at være et kompliceret projekt. Af samme grund er projektet i tidligere budgetnotater anslået til at vare et år og koste over 20 mio. kr. Derfor vurderes budgetønsket at ligge indenfor anlægsstrategiens anbefalinger vedrørende projekter, hvor der bør gennemføres en foranalyse. Teknik- og Miljøforvaltning anbefaler derfor, at der indledningsvis gennemføres en foranalyse vedrørende forbedring af cykel- og gangforhold på Refshalevej mellem Prinsessegade og Refshaleøen.

Formålet med foranalysen er at afsøge rammer og mulige løsninger for etablering af forbedrede forhold for cyklister og gående på Refshalevej mellem Prinsessegade og Refshaleøen. Foranalysen skal desuden danne grundlag for et robust anlægsoverslag for

relevante løsningsforslag. Derudover vil foranalysen kortlægge konsekvenser for træer samt bil- og cykelparkering på strækningen.

En foranalyse vil omfatte:

- Screening og registrering af eksisterende forhold, herunder fredning af fortidsmindet Christianshavns Vold samt registrering af eksisterende træer
- Analyse og løsningsforslag
- Omverdensinddragelse
- Vurdering og prioritering af løsningsforslag
- Anlægsoverslag for relevante løsningsforslag
- Konsekvensvurdering af relevante løsningsforslag i forhold til eksempelvis fortidsmindet Christianshavns Vold, byfornyelsesindsatsen på Christiania, træer og parkeringspladser.

I perioden 2017–2021 foregår der en byfornyelsesindsats på Christiania. Denne indsats omfatter ikke Refshalevej. En forbedring af forholdene for de gående og cyklende vil dog understøtte ønsket om at skabe bedre adgangsforhold til og fra Christiania og dermed understøtte byfornyelsesindsatsen i området.

Effekter

Foranalysen skal klarlægge mulighederne for forbedring af cykel- og gangforhold på Refshalevej mellem Prinsessegade og Refshaleøen, samt give et robust anlægsoverslag for relevante løsningsforslag. Foranalysen omfatter omverdensinddragelse.

Et fremtidigt projekt om forbedring af gang- og cykelforhold på Refshalevej vil skabe trafiksikre, trygge og tilgængelige forhold for fodgængere og cyklister. Idet Refshalevej er en skolevej, der forbinder Margretheholm med Christianshavns Skole, skaber projektet tillige mere sikre og trygge forhold for skolebørn, der cykler eller går til og fra skolen.

En forbedring af cykel- og gangforhold på Refshalevej vil medvirke til realiseringen af *Cykelprioriteringsplan 2017–2025*. Det vil samtidig medvirke til at indfri målet i *Fællesskab København* om, at 50 % af ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel, og at 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik.

Derudover vil en forbedring af cykel- og gangforholdene på Refshalevej understøtte målet i *Fællesskab København* om, at 90 % af københavnernes oplever, at det er nemt at komme rundt i byen. De ønskede tiltag skaber trafiksikre, trygge og tilgængelige forhold for fodgængere og cyklister, og medvirker dermed til at realisere Københavns Kommunes Nul-vision om, at København i 2025 skal være en by, der er så sikker at færdes i, at ingen bliver dræbt eller alvorligt skadet i trafikken.

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

Økonomi

Foranalysen har estimerede anlægsudgifter på 1,5 mio. kr. i 2019. Foranalysen forventes afsluttet i december 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Foranalyse	Anlæg	1.500				1.500
Udgifter i alt		1.500				1.500

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at selve udarbejdelsen af foranalysen er relativt ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter.

Refshalevej er en del af fortidsmindet Christianshavns Vold. Der må derfor, jf. museumslovens § 29 e, ikke foretages ændringer i anlæggets tilstand eller på arealer indenfor beskyttelseslinjen. Det betyder, at der skal søges om dispensation for enhver ændring i vejens belægning eller tværprofil. Dispensationsprocessen vurderes at udgøre en tidsmæssig risiko, på grund af projektets omfang og kompleksitet samt sagsbehandlingstiden hos Slots- og Kulturstyrelsen. Tidsplanen for udarbejdelse af foranalysen er tilpasset denne risiko.

Bevillingstekniske oplysninger

Foranalysen har estimerede anlægsudgifter på 1,5 mio. kr. i 2019. Foranalysen forventes afsluttet i december 2019.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt	*
Foranalyse	1.500				1.500	1.500*
Anlægsudgifter i alt	1.500				1.500	1.500*

Tabel 3 – Tidsangivelse

Foranalysen forventes igangsat januar 2019 og afsluttet december 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2018
Foranalysen forventes igangsat	Januar 2019
Foranalysen forventes afsluttet	December 2019

Øvrige tekniske oplysninger

Foranalysen kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

I forbindelse med Overførelsessagen 2014–2015 blev der afsat 0,25 mio. kr. til hastighedsdæmpning på Refshalevej. I den forbindelse blev der etableret et område med fartdæmpning til 40 km/t på Forlandet og Refshalevej tæt ved Margretheholm.

I forbindelse med Budget 2017 er der afsat 1,3 mio. kr. til forlængelse af buslinje 9A til Margretheholm. Projektet omhandler opgradering af stoppestederne på Refshalevej i forhold til øget busdrift.

I forbindelse med tilpasning af busruter til metrolinjen Cityringen er der afsat 12,3 mio. kr. til forberedelse af vejnettet for kørsel med elektriske ledbusser i linje 2A, der skal køre mellem Tingbjerg og Refshaleøen. Denne buslinje erstatter samtidig buslinje 9A til Refshaleøen.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2014-15				250			
Budgetaftale 2016							
Overførselssagen 2015-16							
Budgetaftale 2017						1.300	12.300
Afsatte midler i alt				250		1.300	12.300



TM181 Albertslundruten i Vanløse, herunder Hyltebjerg Allé, Damhusdæmningen og skybrudssikring



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om Albertslund supercykelstien i Vanløse til Budget 2019.

Indhold

I Budget 2015 blev der givet midler til en forundersøgelse af mulighederne for forbedring af fremkommeligheden og trafiksikkerheden på Damhusdæmningen og de tilstødende stier ved Damhusengen og Damhussøen. I udviklingen af forundersøgelsen har Vanløse Lokaludvalg samt en lang række interessenter og lokale borgere været inddraget.

Damhusdæmningen i Vanløse udgør et knudepunkt i området, og er også en strækning på supercykelstien Albertslundruten. Albertslundruten blev indviet i 2012. Siden indvielsen er der blevet målt en stigning i cykeltrafikken på i alt 34% i perioden 2010-2016. I 2016 blev der gennemført forbedringer for cyklisterne på Hyltebjerg Allé, hvor der blandt andet blev etableret en midterhelle på Grøndals Parkvej, så vejen kan krydses mere sikkert. En opgradering af ruten efterspørges herunder særligt krydset på Grøndals Parkvej/Hyltebjerg Allé og Damhusdæmningen. Derudover vil en opgradering af dæmningen gøre det mere attraktivt og trafiksikkert for cykelpendlere og fodgængere at færdes på dæmningen. Der foreslås følgende indsatser på henholdsvis Hyltebjerg Allé og Damhusdæmningen:

Indsatser på Hyltebjerg Allé:

- *Forbedring af kryds (0,5 mio. kr. i anlæg)*
På Hyltebjerg Allé er det muligt at lave mindre justeringer og forbedringer af de kryds, som indgår på Albertslundruten. Eksempelvis vil ramperne ved krydsningen af Grøndalsparkvej blive forbedret, med henblik på at øge trafiksikkerheden.

Indsatser på Damhusdæmningen:

- *Opdeling af fodgænger og cykelstiareal på Damhusdæmningen (9,5 mio. kr. i anlæg)*
Der etableres en grøn midterrabat så cykelstien og gangarealet adskilles. Midterrabatten vil være ca. en meter bred og indeholde bænke. Der vil derudover blive etableret tre krydsningszoner, som markeres med rumleriller i belægningen.

Endelig etableres der to trædæk langs søsiden med mulighed for ophold på trapper. De eksisterende træer ved dæmningen bevares.

- *Bedre tilkobling af indfaldsveje til Damhusdæmningen (0,1 mio. kr. i anlæg)*
Tilkoblingen af Damhusdæmningen til stisystemet omdisponeres, så dæmningsstien rammes mere vinkelret. Herved vil cyklisternes vigepligt blive tydeligere.
- *Udskiftning af Sorte bro til tidssvarende ved Damhusdæmningen (3,95 mio. kr. i anlæg)*
Den eksisterende nedslidte bro erstattes med en tidssvarende bro, som har fodgængerarealer i begge sider. Dette vil sikre, at fodgængere ikke skal krydse cykelstien ved broen, hvilket vil forbedre trygheden for bløde trafikanter.
- *Skybrudssikring af Damhusdæmningen (0,5 mio. kr. i anlæg)*
Damhusdæmningen indgår som en vigtig del af Kapacitetsplan 2018, hvori det forudsættes, at dæmningen hæves med 30 centimeter på en kort strækning for at øge kapaciteten i Damhussøen til at kunne opmagasinere 405.000 m³ vand. Der vil være et betydeligt effektiviseringspotentiale forbundet med at forhøje dæmningen samtidig med at projektet gennemføres.
- *Øvrige indsatser (3,0 mio. kr. i anlæg)*
Det tilstødende engareal til Damhussøen er et populært udflugtsmål. Opholdsmulighederne langs dæmningen forbedres ved etablering af trædæk langs søsiden med mulighed for ophold på trapper og bænke. I forbindelse med dæmningsens udvidelse plantes nye piletræer på både sø- og engside. Ved den midterste krydsningszone etableres trapper, der fører ned til selve engarealet. Yderligere flyttes og udvides bådebroen.

For at opnå synergieffekt mellem projekterne gennemføres alle indsatser samlet.

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet understøtter målsætningen i *Fællesskab København* om, at 50 % af københavnernes skal cykle til og fra arbejde og uddannelse i 2025. Desuden bidrager projektet med at sikre tryghed og forbedre fremkommeligheden i området.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 21 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 17,6 mio. kr. i perioden 2019-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter til renholdelse, vedligehold og vintertjeneste på 0,3 mio. kr. i 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i november 2021.

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

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Indsatser på Damhusdæmningen	Anlæg	700	4.350	12.000		17.050
Indsatser på Hyltebjerg Allè	Anlæg		500			500
Afledt drift	Service			260	260	520
Udgifter i alt		700	4.850	12.260	260	18.070

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

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

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

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. De primære risici er knyttet til de fredningsforhold, der er for Damhusdæmningen, etablering og fundering af ny bro samt koordinering med øvrige projekter og HOFOR.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 17,6 mio. kr. i perioden 2019-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter til renholdelse, vedligehold og vintertjeneste på 0,3 mio. kr. i 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i november 2021.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
- Projektering	700	1.100	600		2.400	2.400*
- Udførsel		4.450	10.700		15.150	
Anlægsudgifter i alt	700	5.550	11.300		17.550	2.400*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift			260	260	520	
Afledte serviceudgifter i alt			260	260	520	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat april 2021 og ibrugtaget i november 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	April 2020
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	November 2021

Øvrige tekniske oplysninger

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

Bydel og adresse

Hyltebjerg Allé og Damhusdæmningen.

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

Tidligere afsatte midler

Der blev i Budget 2010 og Budget 2013 afsat henholdsvis 3,0 mio.kr. og 4,0 mio. kr. til etablering af en midterhelle, parkeringsafmærkning, asfalt og fortov på Hyltebjerg Allé.

1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2010	3.000						
Budgetaftale 2013					4.000		
Budget 2015							
Afsatte midler i alt	3.000				4.000		

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan ikke igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.



TM25a Cykelparkering



Baggrund

Kun 37 % af de cyklende københavnere er tilfredse med muligheden for cykelparkering i byen, og målet i *Fællesskab København* er 70 % tilfredshed i 2025. I *Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025* er det kortlagt, hvilke initiativer der er nødvendige at igangsætte for at øge tilfredsheden samt imødekomme de øvrige udfordringer i forhold til tilgængelighed og ophold, som manglende kapacitet forårsager i dag.

Indhold

Dette budgetnotat indeholder de initiativer, som Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, er de vigtigste at igangsætte som opfølgning på *Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025*. Initiativerne er udvalgt med fokus på opskalering af allerede igangsatte indsatser, der har stor effekt, og som relativt hurtigt kan igangsættes, samt fokus på initiativer i samarbejde med eksterne parter som DSB og Movia. Samlet set beløber initiativerne sig til 34,9 mio. kr. i anlæg og 1,4 mio. kr. i drift i perioden 2018-2024. Der forventes desuden eksternt medfinansiering på i alt 13,6 mio. kr., hvis den nødvendige kommunale egenfinansiering afsættes.

Initiativ 1.1. Anlæg af cykelparkering ved stationer i samarbejde med DSB (13,1 mio. kr. i anlæg)

I samarbejde med DSB har Teknik- og Miljøforvaltningen udpeget flere stationer, hvor der er et stort behov for cykelparkering, og hvor det er muligt at øge kapaciteten ved at etablere cykelparkering på overfladen. Der vil altså blive etableret relativt simple løsninger, der kan realiseres indenfor en kortere årrække. Samlet omfatter initiativet 1.650 nye cykelparkeringspladser ved i alt syv stationer, se bilag 1 for beskrivelse af løsningstyper, antal pladser og anlægsestimater for hver enkelt station.

DSB har tilkendegivet, at såfremt Københavns Kommune afsætter midler i Budget 2019, vil DSB afsætte 50 % i medfinansiering, hvilket vil sige i alt 13,1 mio. kr. Endeligt tilsagn gives først af DSB, når et fællesfinansieret og færdigudarbejdet projektforslag med nøjagtig placering og udformning foreligger.

Initiativ 1.2. Cykelparkering i samarbejde med Movia (2,0 mio. kr. i anlæg)

I samarbejde med Movia udpeges strategisk vigtige busstoppesteder i forhold til potentiale for kombination af bus og cykel ved forbedring af cykelparkeringsforholdene. I *Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025* skønnes behovet for opgradering af cykelparkering ved busstoppesteder til 100-300 nye pladser samt et indledende overslag på

1-2 mio. kr. Dette vil blive kvalificeret på baggrund af analysen, som Movia gennemfører og finansierer. Afsættes midlerne i Budget 2019, forventes stativerne at kunne etableres, så de kan tages i brug ved indvielsen af *Bynet-2019*.

Initiativ 1.3. Foranalyse af cykelparkering og byrum omkring Højbro Plads (1,5 mio. kr. i anlæg)

Der er et stort cykelparkeringsbehov i Middelalderbyen, og det er vanskeligt at skabe tilstrækkelig kapacitet i de smalle og historiske byrum. Et større cykelparkeringsanlæg i konstruktion primært under jorden vurderes derfor at frigøre overfladeareal i centrale byrum, der i stedet kan udformes som attraktive byrum med mulighed for ophold og aktiviteter samt flere træer og begrønning.

Området omkring Højbro Plads indgår i *Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025* som et af de byrum i Middelalderbyen, hvor det anbefales at etablere cykelparkering i konstruktion under jorden. Teknik- og Miljøforvaltningen er i dialog med private aktører, som har udvist interesse for et underjordisk cykelparkeringsanlæg og forbedrede byrum. Der er potentiale for medfinansiering afhængigt af rammer, økonomi med videre.

Det foreslås derfor, at der afsættes midler til en foranalyse af området omkring Højbro Plads, der skal koordineres med arbejdet om en tryk Middelalderby i forbindelse med hastighedsdæmpende foranstaltninger. Foranalysen vil bestå af følgende:

- Analyse af mulighederne for etablering af et underjordisk cykelanlæg.
- Analyse af de byrumsmæssige konsekvenser, herunder idéskitser til fremtidig udformning af byrummet og økonomisk vurdering.
- Analyse af mulighederne for en skybrudsledning, hvor HOFOR efterfølgende finansierer etableringen.
- Dialog med interessenter om fremtidig anvendelse af Højbro Plads i sammenhæng med de tilknyttede byrum.

Initiativ 1.4. Skærpet håndtering af efterladte cykler i perioden 2019-2021 (15,0 mio. kr. i anlæg)

I dag indsamles ca. 13.000 efterladte cykler årligt. Det vurderes, at der findes ca. 25.000 efterladte cykler i København i alt, hvortil kommer yderligere ca. 10.000 cykler, som efterlades årligt. Dette tal forventes at stige frem mod 2025 i takt med befolkningsvæksten. For at undgå ophobning af cykler i byrummet foreslås en fokuseret indsats, der øger omfanget af indsamlede cykler og på sigt nedbringer antallet af cykler, der efterlades. Dette vil ske dels ved mere effektiv og intensiveret cykeloprydning og dels ved forebyggelse og genanvendelse.

Initiativ 1.5. Dokumentation af kapacitet og behov 2018-2025 (3,3 mio. kr. i service)

I 2017 blev der for første gang gennemført en optælling af offentligt tilgængelige cykelstativer samt cykler parkeret i og uden for disse på et tilfældigt tidspunkt i dagtimerne i september. Kortlægningen er et øjebliksbillede for dette tidspunkt i 2017, som ikke viser variationen over døgnet, ugen og året. For at kunne målrette og monitorere indsatsen til forbedring af cykelparkering er det centralt at skabe et mere retvisende billede af cykelparkering over døgnet og over året, og det er ligeledes vigtigt at fastholde overblikket over cykelparkeringsindsatsen på samme måde som Teknik- og Miljøforvaltningen løbende kortlægger bilparkering. Kortlægningen skal fokuseres på steder med høj koncentration af cykler, hvorfor intensiteten af kortlægningen vil blive differentieret i forhold til, om der er registreret henholdsvis stort, mellem og lavt cykelparkeringsbehov.

I 2019 og 2020 gennemføres en grundig kortlægning med henblik på at skabe et vidensgrundlag for det løbende arbejde med cykelparkering. I områder med størst cykelparkeringsbehov gennemføres årlige optællinger af antal parkerede cykler på offentligt tilgængelige arealer to gange på et døgn med henblik på at kortlægge beboeres, medarbejderes og besøgendes parkering. Derudover udvælges 25-40 typiske steder som stikprøver til kortlægning af kundeparkering og parkering i forbindelse med kultursteder og feststeder. I områder med lavt cykelparkeringsbehov gennemføres en tælling i 2020 og efterfølgende hvert fjerde år.

Fra 2021 og frem forventes det, at kortlægningen kan bestå af årlige tællinger de steder med pres på cykelparkeringen, mens øvrige steder kan dækkes ved hjælp af kontroltællinger.

Overordnede målsætninger og effekter

Initiativerne i dette budgetnotat understøtter samlet set målsætningerne i *Fællesskab København* om, at 70 % af københavnere er tilfredse med mulighederne for cykelparkering, og at 50 % af ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel.

Initiativ 1.1, 1.2 og 1.4 forventes desuden at have direkte effekt på antallet af cykelparkeringspladser, som det fremgår af nedenstående tabel. Effekterne beskrives endvidere i *Cykelredegørelse 2018*.

Initiativ	Forventet antal ekstra cykelparkeringspladser	Øvrige effekter
Initiativ 1.1. Cykelparkering ved stationer	800-1.650	En mindre del af stativerne forventes at blive opgraderet med hensyn til overdækning og bedre fastlåsning.
Initiativ 1.2. Cykelparkering i samarbejde med Movia	100-300	Bedre omstigningsforhold for gående.
Initiativ 1.4. Skærpet håndtering af efterladte cykler	Frigørelse af 11.500-14.000 pladser årligt	Genanvendelse af ca. 10.000 cykler årligt via cykelværksteder og socioøkonomiske virksomheder forventes at medføre en beskæftigelseseffekt på ca. 30 ordinære stillinger og 18 udsatte borgere i uddannelse årligt samt en samlet årlig CO ₂ -besparelse på ca. 2.070 ton.

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at projektet vil have en sundhedsmæssig effekt. Denne effekt vil blive afdækket, såfremt der udmøntes midler til projektet.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 31,6 mio. kr. i perioden 2018-2024. Der skal som en konsekvens af anlægsprojekterne tilføres afledte driftsudgifter på i alt 1,3 mio. kr. i 2019, 0,8 mio. kr. i 2020, 0,2 mio. kr. i 2021, 0,5 mio. kr. årligt i 2022 og 2023, 1,4 mio. kr. i 2024 og 0,4 mio. kr. i 2025 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende frem mod december 2022.

Table 1 – Overview of desired activities on all management areas

Activities in the proposal (1,000 kr. – 2019 p/l)	Management area	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	In total
Initiative 1.1. Bicycle parking at stations	Construction	750	2.800	5.100	3.500	950			13.100
Initiative 1.1. Derived operation	Service			40	60	420	420	420	1.360
Initiative 1.2. Bicycle parking in cooperation with Movia	Construction	500	1.500						2.000
Initiative 1.2. Derived operation	Service			10	10	10	10	10	50
Initiative 1.3. Preliminary analysis of bicycle parking and byways around Højbro Plads	Construction	200	1.300						1.500
Initiative 1.4. Intensified handling of abandoned bicycles in the period 2019-2021	Construction	120	5.670	4.605	4.605				15.000
Initiative 1.5. Documentation of capacity and need 2018-2025	Service		1.300	700	100	100	100	1.000	3.300
Expenditure in total		1.570	12.570	10.455	8.275	1.480	530	1.430	36.310

In connection with the handling of the 2016 Construction Analysis, the Technical and Environmental Committee on May 30, 2016, decided that the Technical and Environmental Management should continue to work with seven concrete measures to reduce costs on the construction area. It is expected that in the construction project 1.2 in connection with Svanemøllen Station, it will be possible to achieve efficiency savings through the measures 'Buildweb' (1.7%), Digitalization 3D (0.1%). This results in a total efficiency of 1.8% on construction project 1.2. This efficiency is included in the economic tables on the overall budget wish.

Risk assessment

The overall risk assessment for the project is that the construction projects are relatively uncomplicated, and there are therefore no funds set aside for unforeseen expenses.

Initiative 1.1 is complicated by the cooperation with DSB. DSB has some influence on the projects, and they give their final approval for co-financing when there is a project proposal.

Delimitations regarding partnerships in connection with initiative 1.4 will depend on the possibility of entering into agreements with the police and possible private actors regarding the handling of bicycles on private land and the handling of abandoned bicycles.

Should there be unforeseen expenses, these can be handled within the budget.

Financial information

The project has estimated construction expenses of 34.9 million kr. in the period 2018-2024. In addition, there will be external co-financing from DSB for initiative 1.1 of 13.1 million kr. There will also be a consequence of the construction projects in the form of derived operating expenses of 1.3 million kr. in 2019, 0.8 million kr. in 2020, 0.2 million kr. in 2021, 0.5 million kr. annually in 2022 and 2023, 1.4 million kr. in 2024 and 0.4 million kr. in 2025 and onwards. The project is expected to be completed by December 2022.

Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>									
- Initiativ 1.1. Projektering	500	1.000	800					2.300	2.300*
- Initiativ 1.1. Udførelse	250	1.800	4.300	3.500	950			10.800	3.800*
- Initiativ 1.2. Projektering	500							500	500*
- Initiativ 1.2. Udførelse		1.500						1.500	1.500*
- Initiativ 1.3. Foranalyse	200	1.300						1.500	1.500*
- Initiativ 1.4. Projektering	120	4.140	3.805	3.805				11.870	11.870*
- Initiativ 1.4. Udførelse		1.530	800	800				3.130	3.130*
Anlægsudgifter i alt	1.570	11.270	9.705	8.105	950			31.600	24.600*
<i>Afledte serviceudgifter</i>									
- Initiativ 1.1. Afledt drift			40	60	420	420	420	1.360	
- Initiativ 1.2. Afledt drift			10	10	10	10	10	50	
- Initiativ 1.5		1.300	700	100	100	100	1.000	3.300	
Afledte serviceudgifter i alt		1.300	750	170	530	530	1.430	4.710	

Tabel 3 – Tidsangivelse (initiativ 1.1)

Anlægsprojektet forventes igangsat december 2018 og ibrugtaget december 2022, se bilag 1 for uddybet tidsangivelse.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	December 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2022

Tabel 4 – Tidsangivelse (initiativ 1.2)

Anlægsprojektet forventes igangsat december 2018 og ibrugtaget december 2019.

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

Tabel 5 – Tidsangivelse (initiativ 1.3)

Anlægsprojektet forventes igangsat oktober 2018 og ibrugtaget december 2019.

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

Tabel 6 – Tidsangivelse (initiativ 1.4)

Anlægsprojektet forventes igangsat oktober 2018 og forventes løbende ibrugtaget fra januar 2019 til december 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Oktober 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Løbende fra januar 2019 til december 2021

Tabel 7 – Tidsangivelse (initiativ 1.5)

Anlægsprojektet forventes igangsat og ibrugtaget januar 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Januar 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2019

Øvrige tekniske oplysninger

Initiativerne er nærmere beskrevet i *Cykelredegørelse 2018*, som Teknik- og Miljøudvalget behandlede på mødet den 7. juni 2018. Teknik- og Miljøudvalget vil få forelagt et endeligt projektforslag for initiativ 4.1 med henblik på frigivelse af den resterende del af anlægsbevillingen. Initiativ 4.2, 4.3, 4.4 og 4.5 kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

Følgende tabel indbefatter tidligere afsatte midler samlet set for cykelområdet i forbindelse med årlige cykelpakker.

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

Bilag

Bilag 1. Uddybning af økonomien for initiativ 1.1

Bilag 1. Uddybning af økonomien for initiativ 1.1

Initiativ 1 har estimerede anlægsudgifter på 13,1 mio. kr. i perioden 2018-2024. Hertil kommer DSB's tilsvarende bidrag på 13,1 mio. kr.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Initiativ 1.1. Cykelparkering i samarbejde med DSB</i>								
- Hellerup Station	Anlæg	100	500	1000	500	150	2.250	2.250*
- Svanemøllen Station	Anlæg	200	1.000	4.000	3.000	800	9.000	2.000*
- Svanemøllen Station, drift	Service					360	360	
- Nordhavn Station	Anlæg	100	800	100			1.000	1.000*
- Nordhavn Station, drift	Service				20	20	40	
- Vesterport Station	Anlæg	100	275				375	375*
- Vesterport Station, drift	Service			10	10	10	30	
- Husum Station	Anlæg	100	125				225	225*
- Husum Station, drift	Service			20	20	20	60	
- Bispebjerg Station	Anlæg	50					50	50*
- Bispebjerg Station, drift	Service		5	5	5	5	20	
- Vigerslev Station	Anlæg	100	100				200	200*
- Vigerslev Station, drift	Service			5	5	5	15	
Udgifter i alt		750	2.805	5.140	3.560	1.370	13.625	6.100*

DSB vil være bygherre for projektet på Hellerup Station, da det vil blive anlagt på DSB's areal. Det betyder, at kun halvdelen af den samlede anlægssum på 4,5 mio. kr. vil påvirke Teknik- og Miljøforvaltningens anlægsramme, og at DSB vil stå for den efterfølgende drift af anlægget. Hele beløbet er stjernemarkeret for at sikre samarbejdet med DSB.

Tabel 2 – Tidsangivelse (Hellerup Station)

Anlægsprojektet forventes igangsat juni 2019 og ibrugtaget december 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juni 2019
Forventet ibrugtagnings tidspunkt	December 2022

Tabel 3 – Tidsangivelse (Svanemøllen Station)

Anlægsprojektet forventes igangsat juni 2020 og ibrugtaget juni 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	December 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	Juni 2020
Forventet ibrugtagnings tidspunkt	Juni 2022

Tabel 4 – Tidsangivelse (Nordhavn Station)

Anlægsprojektet forventes igangsat juni 2019 og ibrugtaget august 2020.

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

Tabel 5 – Tidsangivelse (Vesterport Station)

Anlægsprojektet forventes igangsat februar 2019 og ibrugtaget november 2019.

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

Tabel 6 – Tidsangivelse (Husum Station)

Anlægsprojektet forventes igangsat marts 2019 og ibrugtaget december 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2019

Tabel 7 – Tidsangivelse (Bispebjerg Station)

Anlægsprojektet forventes igangsat december 2018 og ibrugtaget marts 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	December 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Marts 2019

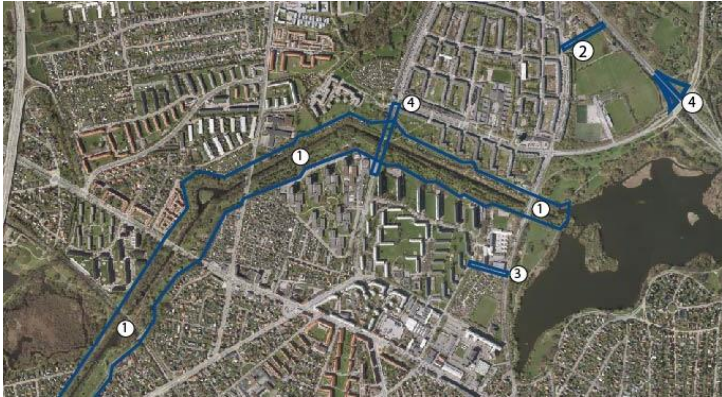
Tabel 8 – Tidsangivelse (Vigerslev Station)

Anlægsprojektet forventes igangsat december 2018 og ibrugtaget marts 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	December 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Marts 2019



TM14 Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi



Baggrund

Københavns Kommune og de almene boligorganisationer fsb (Foreningen for Socialt Boligbyggeri) og SAB (Samvirkende Boligselskaber) har indgået en samarbejdsaftale om at gennemføre *Tingbjerg-Husum Byudviklingsstrategi*, som Borgerrepræsentationen vedtog den 20. august 2015. For at anlægsprojekterne i byudviklingsstrategien kan gennemføres, er det nødvendigt at indhente en dispensation fra fredningsmyndighederne.

Indhold

Det foreslås, at der afsættes midler til finansiering af Teknik- og Miljøforvaltningens resterende planlagte anlægsprojekter i byudviklingsstrategien for Tingbjerg-Husum. Projekterne understøtter Københavns Kommunes planer for at udvikle områdets skole og daginstitutioner, udviklingen af Bystævneparken som nyt boligområde samt boligorganisationernes infrastrukturindsats og fysiske helhedsplaner.

Dette budgetnotat indeholder fire initiativer.

Initiativ 1. Vestvolden som natur- og kulturattraktion (42,1 mio. kr. i anlæg)

Borgerrepræsentationen besluttede med vedtagelsen af Budget 2016 at igangsætte et samskabelsesprojekt på Vestvolden. En omfattende omverdensinddragelse har resulteret i et idékatalog med 14 indsatser, der tilsammen kan give Vestvolden et kvalitetsløft, så området opleves mere tilgængeligt og trygt samtidig med, at de rekreative muligheder forbedres. På den måde kan Vestvolden blive til en lokal og regional attraktion, som kobler bydelen med resten af byen og fjerner barrierer mellem Tingbjerg og Husum Nord. Indsatserne kan udføres uafhængigt af hinanden, men Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at indsatserne samles i tre pakker for at få størst synlig effekt. Pakkerne kan udføres uafhængigt af hinanden. I overensstemmelse med hensigtserklæringen fra Budget 2016 afsøges mulighederne for eksternt medfinansiering af indsatserne. Teknik- og Miljøforvaltningen søger at opnå en tredjedel af de samlede anlægsudgifter medfinansieret af fonde. Såfremt der opnås tilsagn om fondsstøtte, vil eventuelle overskydende midler blive tilbageført. En mere detaljeret beskrivelse af hver indsats findes i bilag 1.

Pakke 1. Værdiskabende kulturformidling (9,6 mio. kr.)

Indsætterne i pakke 1 omfatter genetablering af voldprofilen, opsætning af informationsskilte og kanoner samt istandsættelse af fæstningsværket, dobbeltkaponieren og magasiner, således at de kan anvendes til natur- og kulturarrangementer.

Pakke 2. Bedre fremkommelighed og øget tryghed (23,0 mio. kr.)

Indsætterne i pakke 2 omfatter renovering af stier og broer, øget stibelysning, beskæring af træer og buske, samt udskiftning af inventar til rekreative formål.

Renovering af en af broerne, Militærbroen, er også omfattet af *TM6 Renovering af parkbroer*.

Pakke 3. Tilgængelig bynatur og aktiviteter for børn og deres familier (9,4 mio. kr.)

Indsætterne i pakke 3 omfatter etablering af en bemandet naturlegeplads, bistader i Naturbyen, træningsredskaber ved Bystævnet samt skole- og nyttehaver, som kan bruges af lokalområdets institutioner, skoler og beboere. Naturlegepladsen anlægges på kommunalt areal, og prisen inkluderer derfor ikke grundkøb.

Tilkøb af grønt – initiativ 1

Der er mulighed for tilkøb af grønt i pakke 2 og 3. Tilkøbet i pakke 2 vil involvere et kvalitetsløft i kraft af en øget plejeindsats til beplantning på Vestvolden. Tilkøbet i pakke 3 vil involvere frugttræer og bærbuske, som kan supplere de foreslåede skole- og nyttehaver.

Initiativ 2. Stiforbindelse (Terrasserne-Farumruten) (3,4 mio. kr. i anlæg)

Der ønskes midler til at projektere og anlægge den nye stiforbindelse, der foreslås i byudviklingsstrategien. Med initiativet etableres en ny forbindelse mod øst og med tilkobling til supercykelstien Farumruten. Herved sikres en bedre kobling mellem Tingbjerg og resten af byen, og der skabes en øget gennemstrømning af cyklister i området. Initiativet er uddybet i bilag 2.

Tilkøb af grønt – initiativ 2

Der er mulighed for tilkøb af grønt i dette initiativ. Tilkøbet forventes at omhandle nyplantning af træer, græsser og buske samt opgradering af eksisterende vækstforhold, så områdets natur fastholdes.

Initiativ 3. To vejforbindelser fra Tingbjerg til Husum Nord og Hillerødmotorvejen (38,2 mio. kr. i anlæg)

Såfremt der opnås enighed i forhandlingerne med de relevante statslige myndigheder, ønskes midler til at forprojektere og anlægge en eller to af de trafikale forbindelser, som byudviklingsstrategien udpeger som afgørende for at integrere Tingbjerg i den omgivende by. De to vejforbindelser skal sikre, at bydelen kan udvikles fra et udsat boligområde til en åben og attraktiv boligby, som er velintegreret i hele hovedstadsområdets trafikinfrastruktur. Budgetønsket omhandler en videreprojektering af vejforbindelse, der forbinder Bystævnet-Ruten (vejforbindelse B) samt videreprojektering og anlæg af nordvendte ramper på Hillerødmotorvejen ud for Tingbjerg (vejforbindelse C).

Initiativerne er uddybet i bilag 3 og 4.

Tilkøb af grønt – initiativ 3

Der er mulighed for tilkøb af grønt i dette initiativ. Tilkøbet forventes at omhandle nyplantning af træer, græsser og buske samt opgradering af eksisterende vækstforhold, så områdets natur fastholdes.

Initiativ 4. Vejforbindelse fra Kobbelvænget til Åkandevej ved EnergiCenter Voldparken (12,8 mio. kr.)

Byudviklingsstrategien anbefaler at åbne en ny kort vejforbindelse fra Kobbelvænget til Åkandevej på en strækning, som i dag kun er til cyklister og gående. Dermed skabes der en supplerende forbindelse på tværs af Husum for biltrafik. Dette vil aflaste bydelens hovedgade, Gadelandet, samt styrke tilgængeligheden til de mange lokale og regionale foreningsaktiviteter, som er samlet i EnergiCenter Voldparken. Vejforbindelsen vil også sikre fremkommeligheden for cyklister og gående på strækningen samt bevare de store eksisterende træer. Initiativet er uddybet i bilag 5.

Tilkøb af grønt – initiativ 4

Der er mulighed for tilkøb af bynatur i dette projekt. Tilkøbet forventes at omhandle opgradering af vækstforholdene for de eksisterende træer, samt nyplantning af træer, hvor det er muligt, så områdets natur fastholdes.

Overordnede målsætninger og effekter

Bedre og tryggere trafikforbindelser samt nye naturattraktioner skal samlet set bidrage til, at boligområderne i Tingbjerg-Husum bliver en integreret og velfungerende del af den omgivende by, hvor det er attraktivt at bo og bosætte sig. Ligeledes skal Vestvolden være en attraktion i lokalområdet, der tiltrækker besøgende fra hele byen.

I overensstemmelse med målene i *Politik for Udsatte Byområder og Fællesskab København* åbnes bydelen op med nye trafikforbindelser, nye boliger, styrket byliv, erhverv og grønne kvaliteter.

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at projektet vil have en sundhedsmæssig effekt. Denne effekt vil blive afdækket, såfremt der udmøntes midler til projektet.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 115,8 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 96,4 mio. kr. i perioden 2018-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. i 2020, 1,7 mio. kr. i 2021, 4,6 mio. kr. i 2022 og 5,0 mio. kr. årligt fra 2023 og frem. Såfremt der opnås fondsstøtte til en eller flere indsatser på Vestvolden, vil den kommunale andel af anlægsudgifterne reduceres. Projektet gennemføres i en række delprojekter med løbende ibrugtagninger i perioden fra august 2019 til december 2023.

Table 1 – Overview of desired activities on all management areas

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Styrings område	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt
Initiativ 1. Pakke 1	Anlæg		2.226	2.637	3.826	307	614	9.610
Initiativ 1. Pakke 1. Drift	Service			168	422	692	692	1.974
Initiativ 1. Pakke 2	Anlæg		2.135	10.491	7.398			20.024
Initiativ 1. Pakke 2. Drift	Service			45	910	910	910	2.775
Initiativ 1. Pakke 2. Tilkøb af grønt	Anlæg			1.500	1.500			3.000
Initiativ 1. Pakke 3	Anlæg	100	907	1.517	3.640	3.160		9.324
Initiativ 1. Pakke 3. Drift	Service			112	163	2.713	2.713	5.701
Initiativ 1. Vestvolden Pakke 3. Tilkøb af grønt	Anlæg			100				100
Initiativ 2	Anlæg			600	2.360			2.960
Initiativ 2. Drift	Service					31	31	62
Initiativ 2. Tilkøb af grønt	Anlæg				400			400
Initiativ 2. Tilkøb af grønt	Service					25	25	50
Initiativ 3. Vejforbindelse B	Anlæg		500	1.000				1.500
Initiativ 3. Vejforbindelse C	Anlæg		2.000	2.000	17.000	15.630		36.630
Initiativ 3. Vejforbindelse C. Drift	Service				165	170	470	805
Initiativ 3. Tilkøb af grønt	Anlæg					100		100
Initiativ 4.	Anlæg			1.000	2.500	8.800		12.300
Initiativ 4. Drift	Service				55	55	115	225
Initiativ 4. Tilkøb af grønt	Anlæg					500		500
Initiativ 4. Tilkøb af grønt	Service					25	25	50
Udgifter i alt		100	7.768	21.170	40.339	33.118	5.595	108.090

Det forventes, at der ved udførelse af nærværende opgaver kan stilles krav om, at de private leverandører skal beskæftige praktikanter.

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

Risikovurdering

Initiativ 1. Vestvolden som natur- og kulturattraktion

Risikovurderingen varierer for de forskellige pakker.

Den overordnede risikovurdering er, at pakke 1 og 3 er komplicerede, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Vestvolden er areal- og fortidsmindefredet, så ændringer på Vestvolden skal godkendes af fredningsmyndighederne, primært Slots- og Kulturstyrelsen. Slots- og Kulturstyrelsen har været inddraget i tilblivelsen af indsatserne, men der skal søges dispensation for de fleste af dem. Forlænet ansøgningsproces vil kunne påvirke tidsplanen, og de påregnede risici er primært af tidsmæssig karakter.

Den overordnede risikovurdering er, at pakke 2 er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 5 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Indsatsen for renovering af stier har allerede fået dispensation fra Slots- og Kulturstyrelsen.

Initiativ 2. Stiforbindelse (Terrasserne-Farumruten)

Den overordnede risikovurdering er, at initiativ 2 er meget kompliceret. Der er derfor afsat 15 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Dele af anlægsprojektet er forbundet med både tidsmæssige og økonomiske risici. Dette omhandler usikkerhedsmomenter, blandt andet fredningsforhold, jordbund, ledninger, samt behovet for at koordinere med de øvrige fysiske forandringer i området, herunder de almene boligorganisationers planer for udvikling af infrastrukturen på deres tilgrænsende arealer. Der er afsat tid til dialog med fredningsmyndighederne i tidsplanerne, men da resultatet af dialogen ikke kendes på forhånd, udgør det stadig en risiko. Risikoen ved den tekniske del af projektet vurderes at være lille både i forhold til økonomi og tidsplan, da der benyttes almindelige anlægsmetoder, og projektet foregår på kommunens arealer.

Initiativ 3. To vejforbindelser fra Tingbjerg til Husum Nord og Hillerødmotorvejen (38,2 mio. kr. i anlæg)

Risikovurderingen varierer for de forskellige vejforbindelser.

Den overordnede risikovurdering er, at forprojekteringen af vejforbindelse B er ukompliceret, og der er derfor ikke afsat midler til uforudsete udgifter. Dialog med statslige myndigheder om placering og udformning indgår som del af forprojekteringen.

Den overordnede risikovurdering er, at forprojektering og anlæg af vejforbindelse C er meget kompliceret, og der er derfor afsat 20 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Ud over igangværende dialog og forhandlinger med Transportministeriet og Vejdirektoratet kræver forbindelsen en dispensation fra fredningsmyndighederne som følge af naturfredningen ved henholdsvis Gyngemosen og Utterslev Mose. Dette kan være meget tidskrævende, og tilladelserne kan afhænge af tilretninger af projektet. Derudover er der en reel risiko for, at vejdirektoratet og fredningsmyndighederne ikke vil give de nødvendige tilladelser.

Initiativ 4. Vejforbindelse fra Kobbelvænget til Åkandevej ved Energicenter Voldparken

Den overordnede risikovurdering er, at initiativ 4 er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. De økonomiske og tidsmæssige risici vurderes at være små i forbindelse med den tekniske etablering af vej- og stiforbindelsen. Der anvendes almindelige anlægsmetoder, og størstedelen af projekterne foregår enten på offentligt areal eller på arealer, der tilhører de almene boligorganisationer, som indgår i partnerskabet om byudviklingsstrategien.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 96,4 mio. kr. i perioden 2018-2023. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,3 mio. kr. i 2020, 1,7 mio. kr. i 2021, 4,6 mio. kr. i 2022 og 5,0 mio. kr. årligt fra 2023 og frem. Såfremt der opnås fondsstøtte til en eller flere indsats på Vestvolden, vil den kommunale andel af anlægsudgifterne reduceres.

Table 2 – Capital expenditures and derived service expenditures

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>								
<i>Initiativ 1. Pakke 1</i>								
Projektering		1.222	794	150			2.166	2.166*
Udførelse		1.004	1.843	3.676	307	614	7.444	7.444*
<i>Initiativ 1. Pakke 2</i>								
Projektering		1.797	691				2.488	2.488*
Udførelse		338	9.800	7.398			17.536	12.367*
Tilkøb af grønt			1.500	1.500			3.000	
<i>Initiativ 1. Pakke 3</i>								
Projektering	100	907	800	1.540			3.347	2.007*
Udførelse			717	2.100	3.160		5.977	717*
Tilkøb af grønt			100				100	100*
<i>Initiativ 2.</i>								
Projektering			600				600	600*
Udførelse				2.360			2.360	
Tilkøb af grønt				400			400	
<i>Initiativ 3. Vejforbindelse B</i>								
Projektering		500	1.000				1.500	1.500*
<i>Initiativ 3. Vejforbindelse C</i>								
Projektering		2.000	2.000	2.000	1.320		7.320	4.500*
Udførelse				15.000	14.310		29.310	
Tilkøb af grønt					100		100	
<i>Initiativ 4.</i>								
Projektering			1.000	1.000			2.000	2.000*
Udførelse				1.500	8.800		10.300	
Tilkøb af grønt					500		500	
Anlægsudgifter i alt	100	7.768	20.845	38.624	28.497	614	96.448	35.889*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								
- Initiativ 1. Pakke 1			168	422	692	692	1.974	
- Initiativ 1. Pakke 2			45	910	910	910	2.775	
- Initiativ 1. Pakke 3			112	163	2713	2713	5.701	
- Initiativ 2.					31	31	62	
- Initiativ 2. Tilkøb af grønt					25	25	50	
- Initiativ 3. Vejforbindelse C				165	170	470	805	
- Initiativ 4.				55	55	115	225	
- Initiativ 4. Tilkøb af grønt					25	25	50	
Afledte serviceudgifter i alt			325	1.715	4.621	4.981	11.642	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Initiativ 1. Vestvolden som natur- og kulturattraktion

Projektet forventes igangsat løbende fra august 2019 til april 2021 og ibrugtaget løbende fra august 2019 til august 2023.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2023

Tabel 4 – Tidsangivelse

Initiativ 2. Stiforbindelse (Terrasserne-Farumruten)

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i februar 2020 og ibrugtaget i august 2021. Tidsplanen vil efterfølgende blive afstemt med Kultur- og Fritidsforvaltningen og de almene boligorganisationers udviklings- og infrastrukturplaner for de tilgrænsende arealer.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	December 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Februar 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2021

Tabel 5 og 6 – Tidsangivelse

Initiativ 3. To vejforbindelser fra Tingbjerg til Husum Nord og Hillerødmotorvejen

Forprojektering af stiforbindelse B forventes igangsat oktober 2019 og ibrugtaget maj 2020.

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

Anlæg af stiforbindelse C forventes igangsat maj 2021 og ibrugtaget maj 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	August 2020
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Maj 2022

Tabel 7 – Tidsangivelse

Initiativ 4. Vejforbindelse fra Kobbelvænget til Åkandevej ved Energicenter Voldparken

Anlægsprojektet forventes igangsat marts 2021 og ibrugtaget december 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Juni 2020
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2022

Øvrige tekniske oplysninger

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

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

Der er tidligere afsat midler til forprojektering, projektering og etablering af vej- og stiforbindelser under Tingbjerg-Husum Byudviklingsstrategi. I Budget 2015 blev der desuden afsat 25,0 mio. kr. til anlæg af Husumforbindelsen op til Tingbjerg Heldagsskole. I Budget 2016 blev der afsat 1,5 mio. kr. til forprojektering af tre vejforbindelser og yderligere 11,9 mio. kr. til anlæg af to andre stiforbindelser. I Budget 2017 blev der afsat 8,7 mio. til forbedring af cykelforholdene på Gavlhusvej og Terrasserne samt 1,5 mio. til videre forprojektering af busvejsforbindelse mellem Tingbjerg og Mørkhøj i Gladsaxe.

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2015				25.000			
Budgetaftale 2016					3.500	1.000	8.900
Budgetaftale 2017						10.200	
Afsatte midler i alt				25.000	3.500	11.200	8.900

Henvisninger

Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategi

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

Idékatalog for Vestvolden

<https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/ca267696-85e6-43ae-af06-48a55630852b/bf7880d8-6332-47c4-ba28-78afda774211/Attachments/17984086-23223688-1.PDF>

Bilag

Bilag 1. Vestvolden som natur- og kulturattraktion

Bilag 2. Stiforbindelse fra Terrasserne til Hillerød motorvejen

Bilag 3. Vejforbindelse fra Kobbelvænget til Åkandevej

Bilag 4. Vej- og letbaneforbindelse ved Bystævnet

Bilag 5. Motorvejsramper ved Hillerød motorvejen



Bilag I: Vestvolden som natur- og kulturattraktion

I dette bilag findes uddybende information om delprojektet Vestvolden som natur- og kulturattraktion.

Idékatalog for Vestvolden – 14 indsatser

Indsatserne i idékataloget understøtter Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategiens mål om at udvikle Tingbjerg-Husum til en grøn, aktiv og åben boligby. Derfor søges der blandt andet midler til revitalisering af Vestvolden, etablering og videreudvikling af udendørs aktiviteter for børn og voksne samt synliggørelse og ny brug af Københavns befæstning i området. Under tilblivelsen af idékataloget har forvaltningen været i dialog og afholdt workshops med borgere, lokaludvalg og repræsentanter for de boligsociale helhedsplaner, ligesom forvaltningen har afdækket fredningsudfordringer og potentialer ved Vestvolden. Nedenfor fremgår en kort beskrivelse af idékatalogets 14 indsatser, som i budgetnotatet er inddelt i tre pakker, som udtrykker tre forskellige temaer.

Pakke 1 – Kulturfomidling der skaber merværdi (9,6 mio.kr.)

- **Markering af indgangene 1,6 mio. kr.** (indsats 1)
En markering af indgangene vil fungere som en fysisk formidling af Vestvolden og skal give flere forbigående lyst til at undersøge området nærmere. Markeringen sker ved at genetablere voldprofilen der, hvor Åkandevej og Frederikssundsvej passerer gennem volden.
- **Skilte 0,1 mio. kr.** (indsats 2)
Det foreslås at opsætte et skilt ved Voldalléen, så besøgende bliver opmærksomme på det gemte forsvarsværk for enden af tunnelen. Derudover foreslås det at opsætte et befæstningsskilt ved Utterslev Mose for at tiltrække mosens besøgende op langs Vestvolden. I forbindelse med et Realdaniaprojekt i 2006-2014 blev der udviklet en designmanual for den samlede befæstning, herunder for skilte, som kan anvendes.
- **Dobbeltkaponieren 5,3 mio.kr.** (indsats 8)
Fæstningsværket Dobbeltkaponieren er et hengemt forsvarsværk, der er præget af hæværk, så det i dag fremstår uattraktivt og utrygt for besøgende. Det foreslås at istandsætte fæstningsværket og indtage rummene til naturformidling. Ved istandsættelse og regelmæssig brug kan Dobbeltkaponieren understøtte naturformidlingen på Vestvolden og give muligheder for kulturelle pop-up arrangementer, der tiltrækker besøgende fra hele København. For at øge bevidstheden om Vestvoldens kvaliteter som natur- og kulturattraktion foreslås det yderligere at afsætte midler til en formidlingskampagne, hvor de gode historier om områdets kulturhistorie og biodiversitet spredes. Formidlingen kan eventuelt ske i sammenhæng med aktiviteterne i Dobbeltkaponieren.

- **Temamåned og events på Vestvolden 2,0 mio. kr.** (indsats 6)

For at synliggøre Vestvoldens natur- og kulturhistorie, foreslås en tilbagevendende årlig begivenhed som en temamåned for både lokale og besøgende til området. Temamånedens kan formidle kulturhistorien gennem eksempelvis midlertidigt opsatte kunstværker og andre events. Det foreslås desuden at istandsætte og indlægge strøm og lys i en række sammenhængende magasiner tæt på Husum station. Dermed vil magasinerne kunne anvendes i forbindelse med temamånedens og events og gøre det mere attraktivt at udstille kunst og afholde events fremadrettet.

- **Synliggørelse af forsvarshistorien 0,6 mio. kr.** (indsats 7)

På store dele af Vestvolden findes de såkaldte kanonbriske, som er fundamenter for at kunne opsætte kanoner på forsvarsværket. Opstilling af kopier af datidens kanoner på udvalgte kanonbriske vil give besøgende indsigt i voldens oprindelige formål og understøtte forståelsen af fortidsmindet. Placering foreslås bl.a. ved legepladsen ved Bystævnet.

Pakke 2 – Bedre fremkommelighed og øget tryghed (23 mio.kr.)

- **Renovering af broer 2,6 mio. kr.** (indsats 14)

Den københavnske del af Vestvolden har fem parkbroer, der alle er i dårlig stand og derfor bør opgraderes. En renovering vil øge sikkerheden og samtidig forbedre tilgængeligheden i området.

- **Udskiftning af inventar og hegn 2,2 mio.kr.** (indsats 12)

Meget af inventaret på Vestvolden bør genoprettes eller udskiftes. Det gælder bænke, bord-bænkesæt, grill, skraldespande, redningsposter, skilte, hegn og gelændere. Flere adspurgte har ønsket flere siddemuligheder, så initiativet indbefatter yderligere registrering af potentielle placeringer af nye bænke.

- **Renovering af stier 8,1 mio.kr.** (indsats 11)

Ved at renovere stierne på Vestvolden øges tilgængeligheden. Samtidig sikres et rekreativt grønt bindeled til Københavns andre cykelruter.

- **Beskæring af træer og buske 8,6 mio.kr.** (indsats 13)

Flere har i forbindelse med omverdensinddragelsen nævnt, at de føler utryghed på Vestvolden. Det skyldes blandt andet den vilde og ukontrollerede bevoksning, bl.a. hvor stien stor sig omkring gang- og cykelbroen, der forbinder Tingbjerg og Husum. Beskæring, udtynding og eventuelt genplantning vil sikre oversigten, så belysning og andre mennesker bliver synlige. Dette vil forbedre den oplevede tryghed og samtidig give et væsentligt visuelt løft til området. Ved dette initiativ er det muligt at tilvælge en højere kvalitet i begrønningen i form af en mere intensiv beskæring.

- **Belysning 1,6 mio.kr.** (indsats 10)

Etablering af stibelysning fra Tingbjerg til Frederikssundsvej vil understøtte trygheden. Hermed forventes det, at flere vil bruge Vestvolden som deres daglige rute, og at området bindes bedre sammen med resten af byen.

- Udførelse			102				102	102*
Indsats 5 - Skole- og Nyttehaver								
- Projektering		102					102	102*
- Udførelse			410				410	410*
-Tilkøb af begrønning			100				100	100*
Indsats 6 - Temamåned og events (samt opgradering af magasiner)								
- Projektering		102					102	102*
- Udførelse			410				410	410*
- Event (5 år)			307	307	307	614 ¹	1.535	1.535*
Indsats 7 – Synliggørelse af forsvarshistorien								
- Projektering		102					102	102*
- Udførelse			512				512	512*
Indsats 8 – Dobbeltkaponieren								
- Projektering		614	410				1.024	1.024*
- Udførelse			1.536	2.560			4.096	4.096*
- Formidlingskampagne				150			150	150*
Indsats 9 - Træningsredskaber								
- Projektering		205					205	205*
- Udførelse			205				205	205*
Indsats 10 - Belysning								
- Projektering		338					338	338*
- Udførelse		338	891				1.229	1.229*
Indsats 11 - Renovering af stier								
- Projektering		512					512	512*
- Udførelse			3789	3789			7.578	7.578*
Indsats 12 - Udskiftning af inventar og hegn								
- Projektering		307	51				358	358*
- Udførelse			1.792				1.792	1.792*
Indsats 13 - Beskæring af træer og buske								
- Projektering		256	256				512	512*
- Udførelse			2.560	2.560			5.120	1.000*
- Tilkøb af berønning			1.500	1.500			3.000	
Indsats 14 - Renovering af broer								
- Projektering		384	384				768	768*
- Udførelse			768	1.049			1.817	768*
Anlægsudgifter i alt	100	5.268	16.245	16.364	3.467	614	42.058	27.289*
<i>Afledte serviceudgifter</i>								

Indsats 1 - Markering af Indgange	0	0	0	0	15	15	30
Indsats 2 - Skilte	0	0	5	5	5	5	20
Indsats 3 - Bemandet legeplads inkl. bemanding	0	0	0	0	2.550	2.550	5.100
Indsats 4 - Naturbyen (drift af bistader)	0	0	10	10	10	10	40
Indsats 5 - Skole- og Nyttehaver	0	0	102	102	102	102	408
Indsats 5a -Tilkøb af grønt til Skole og Nyttehaver	0	0	0	0	0	0	0
Indsats 6 - Temamåned og events (magasinerne)	0	0	153	153	153	153	612
Indsats 7 - Synliggørelse af forsvarshistorien	0	0	10	10	10	10	40
Indsats 8 - Dobbeltkaponieren	0	0	0	254	509	509	1.272
Indsats 9 - Træningsredskaber	0	0	0	51	51	51	153
Indsats 10 - Belysning	0	0	45	45	45	45	180
Indsats 11 - Renovering af stier	0	0	0	203	203	203	609
Indsats 12 - Udskiftning af inventar og hegn	0	0	0	51	51	51	153
Indsats 13 - Beskæring af træer og buske	0	0	0	509	509	509	1.527
Indsats 13a -Tilkøb af grønt til Beskæring af træer og buske	0	0	0	0	0	0	0
Indsats 14 - Renovering af broer	0	0	0	102	102	102	306
Afledte serviceudgifter i alt	0	0	325	1.495	4.315	4.315	10.450

Note 1: Temamånedsevenen løber til 2024, men midlerne for 2023 og 2024 er her lagt sammen.



Bilag 2: Ny stiforbindelse fra det østlige Tingbjerg til supercykelstien ved Hillerødmotorvejen



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. To af disse stiforbindelser er finansieret med Budget 2016.

Indhold

Der ønskes midler til at projektere 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 den dobbelttreppede supercykelsti Farumruten langs vestsiden af 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. Da der er tale om en nyanlagt sti, så kræver etableringen at der bliver etableret belysning på stien.

Denne stiforbindelse benævnes i byudviklingsstrategien som stiforbindelse J.

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 den dobbelttreppede supercykelsti. Tilsvarende får supercykelstiens brugere fra hele det storkøbenhavnske område lettere adgang til at bruge Tingbjergs byliv og fritidsfunktioner herunder bydelens nye kulturhus og de store attraktive idrætsarealer øst for Terrasserne. Stien foreslås placeret mellem Tingbjerg Skoles fritidsfaciliteter mod nord og idrætsarealerne mod syd, så den griber mindst muligt ind i de eksisterende anlæg.

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

- Øget trykthed og tilfredshed blandt beboere og besøgende.

- Servicering af bydelens forventede tilvækst af boliger.
- Revitalisering af områdets handels- og fritidsliv.
- Sammenhæng på tværs af området.
- Lettere adgang til de tilbud og funktioner, beboere og besøgende bruger i området og i de omgivende bydele.
- Færre steder, der opleves som utrygge på grund af for få mennesker i byrummet.



Bilag 5: Etablering af ny vejforbindelse i Husum

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. Dette budgetnotat omhandler vej- og stiforbindelse i forlængelse af Kobbelvænget mod Åkandevej (Byudviklingsstrategiens forbindelse D).

Indhold

Forbindelsen blev undersøgt i forbindelse med udarbejdelse af byudviklingsstrategien. Kobbelvænget er i dag lukket for biltrafik mod Åkandevej. Det anbefales derfor at forlænge Kobbelvænget mod Åkandevej på et forløb, som i dag kun er til cyklister og gående. Dermed skabes der en supplerende forbindelse på tværs af Husum for biltrafik. Dette vil aflaste bydelens hovedgade Gadelandet samt styrke tilgængeligheden til de mange lokale og regionale foreningsaktiviteter, der er samlet i Energicenter Voldparken. Forbindelsen indeholder desuden fokus på fremkommeligheden for cyklister og gående på strækningen, samt bevaring af de store eksisterende træer. Stien er i dag belyst af parklamper. Ved at ombygge forbindelsen til biltrafik, skal belysningsanlægget på stien tilpasses/ombygges til de nye forhold.

Målsætninger og effekter

Med byudviklingsstrategiens netværk af nye og opgraderede trafikforbindelser åbnes Tingbjerg og Husum Nord for bløde trafikanter, kollektiv trafik og biler. Dette ses som afgørende for at virkeliggøre den positive udvikling, som byudviklingsstrategien og kommuneplanen har startet i området, hvor trafikinvesteringer skal bidrage til:

- Øget tryghed og tilfredshed blandt beboere og besøgende.
- Servicering af den forventede tilvækst af boliger.
- Revitalisering af områdets handels- og fritidsliv.
- Sammenhæng på tværs af området.
- Lettere adgang til de tilbud og funktioner, beboere og besøgende bruger i området og i de omgivende bydele.
- Færre steder, der opleves som utrygge på grund af for få mennesker i byrummet.



Bilag 3: Vej- og letbaneforbindelse ved Bystævnet

Vejforbindelsen mellem Bystævnet og Ruten er en del af Tingbjerg- Husum byudviklingsstrategi. Formålet med vejforbindelsen er at skabe bedre forbindelse mellem Tingbjerg og Husum Nord og åbne Tingbjerg op. Vejen vil desuden aflaste Åkandevej ved etablering af en ny forbindelse mellem Frederikssundsvej og Ruten.

Forbindelsen følger linjeføringen for en foreslået letbanestrækning mellem Bystævnet og Ruten og krydser således fæstningskanalen med en bro ved den eksisterende stibro.



Figur 1: Broforbindelse mellem Bystævnet og Ruten over Vestvolden

Eksisterende forhold:

I dag er der en belagt sti fra Bystævnet henover stibroen over fæstningskanalen.

Den eksisterende stibro over Fæstningskanalen er forbeholdt gående og cyklister. Ud over at være et krydsningspunkt mellem Tingbjerg og Bystævnet er stibroen også et rekreativt element, som giver mulighed for at opleve Fæstningskanalen på tæt hold.

Fremtidig vejforbindelse

Den fremtidige vejforbindelse kommer til at forbinde vejen Ruten i Tingbjerg med vejen Bystævnet i Husum Nord og bliver ca. 400 m lang.

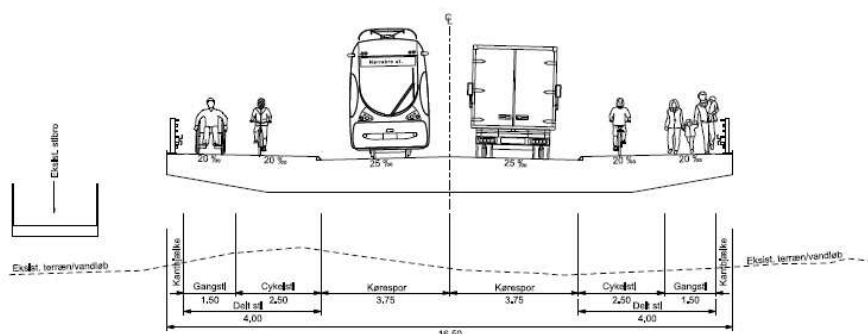
Mod syd tilsluttes forbindelsen Bystævnet og mod nord anlægges den nye vej, så den tilsluttes krydset Ruten/Langhusvej i Tingbjerg.

Bro over fæstningskanalen

Som del af den nye vejforbindelse skal der laves en ny bro over fæstningskanalen. Da området er fredet, anses det for en meget væsentlig forudsætning for den nye broforbindelse at begrænse påvirkningen af området mest muligt, således at området efter anlæg fremstår som tidligere.

For at forberede broen til den kommende letbane skal broen anlægges i en bredde på

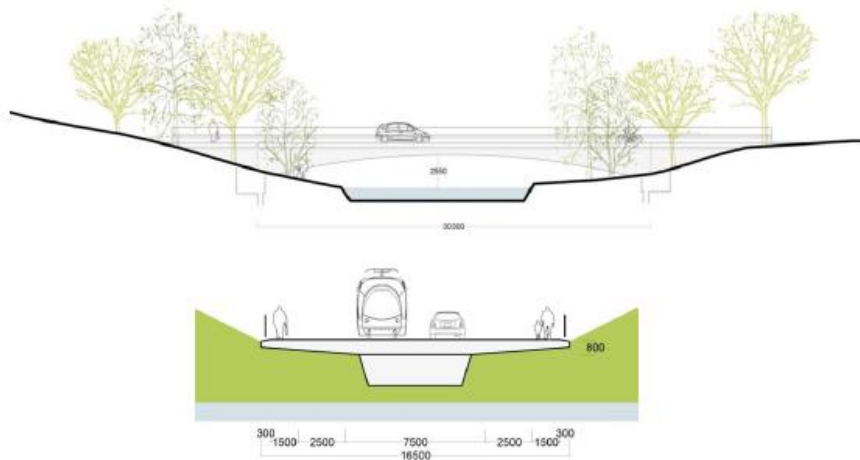
minimum 16,5 meter, da der både skal være plads til letbane/biler, cyklister og fodgængere.



Figur 2: Tværprofil over fæstningskanalen

Broens længdeprofil tilpasses eksisterende terræn hvis det er muligt. Gennem grønne områder og voldene udvises særlig stor omhu ift. terrænbearbejdning, så vejen tilpasses eksisterende forhold nænsomt ved at de nye skråninger tilpasses den eksisterende udformning.

Broen gøres så slank som muligt, og den eksisterende bro over fæstningskanalen forsøges fastholdt ligesom beplantningen fastholdes mest muligt. Hvor det ikke er muligt at fastholde beplantningen, reetableres denne i størst muligt omfang under hensyn til den gældende Pleje- og anlægsplan for Vestvolden.



Figur 18. Forslag til broudformning med henholdsvis længdeprofil (top), tværsnit (midt) og visualisering i perspektiv (bund). Mål er angivet i mm.

Fredninger:

For at vejforbindelsen kan etableres gennem Vestvolden og over fæstningskanalen er det nødvendigt at få dispensation fra en række fredninger. Dispensationerne Naturstyrelsen som Slots- og Kulturstyrelsen er høringspart hos.

Der vil således skulle afklares en procedure og vurderes, hvor sandsynligt det er at opnå dispensation fra følgende fredninger:

- *Projektområdet er omgivet af fredet området med følgende fredning: Vestvolden.*
Fredningsformålet er at beskytte fæstningsanlægget og opretholde dets kulturhistoriske værdier, at bevare de landskabelige og biologiske værdier og at fastholde offentlighedens muligheder for færdsel i området. Fredningen træder ifølge § 13 i fredningen i stedet for Naturbeskyttelseslovens bestemmelser (§3 om beskyttelse af naturtyper, § 16 om å- beskyttelseslinje og § 18 om beskyttelseslinjer omkring fortidsminder).
- *Området er ligeledes omgivet af en fortidsmindebeskyttelseslinje.*
I Naturbeskyttelseslovens § 18 præciseres, at der ikke må foretages ændring i tilstanden af arealet inden for 100 m fra fortidsminder beskyttet efter bestemmelserne i museumsloven. Der må således ikke etableres hegn, placeres campingvogne, fjernes beplantning eller foretages terrænændringer og lignende, og der kan kun i særlige tilfælde søges dispensation fra beskyttelsen (se også bilag 5).
- *Desuden er området omgivet af en å-beskyttelseslinje.*
Ifølge Naturbeskyttelseslovens § 16 må der ikke placeres bebyggelse, campingvogne og lignende eller foretages beplantning eller ændringer i terrænet inden for en afstand af 150 m fra søer med en vandflade på mindst 3 ha og inden for 150 m fra vandløb, som er udpeget med beskyttelseslinje.



Forvaltningen har haft dialog med Slots- og Kulturstyrelsen og på baggrund af denne dialog vurderes det at være særdeles vanskeligt, at få dispensation fra fredningen i dette projekt, da vej- og broforbindelsen skal passere et særligt følsomt område af Vestvolden.



Bilag 4: Motorvejsramper ved Hillerødmotorvejen

Formålet med de nye nordvendte ramper er at øge tilgængeligheden til og gennemstrømningen i Tingbjerg, hvilket spiller en central rolle i at øge trygheden for beboere og besøgende i området. Derudover vil de nye motorvejsramper øge muligheden for at tiltrække nye byfunktioner og udvikle området.

Ramperne vil forbedre tilslutningen til motorvejsnettet og give trafikanterne flere muligheder – særligt i sammenhæng med Tingbjerg-Husum byudviklingsstrategiens øvrige planlagte vejforbindelser henholdsvis Vejforbindelse A mellem Tingbjerg og Gladsaxe samt Vejforbindelse B mellem Tingbjerg og Husum og på den måde være med til åbne Tingbjerg op mod omverden.

Historik og eksisterende forhold

I forbindelse med Høje Gladsaxe Centerets udvidelse blev der i 2006 planlagt nordvendte ramper på Hillerødmotorvejen og i 2015 blev Københavns Kommunes Tingbjerg-Husum Byudviklingsstrategi vedtaget. Begge peger på en etablering af nordvendte ramper til Hillerødmotorvejen som en infrastrukturel forbedring af området, hvorfor der både er interesse i Gladsaxe og Københavns Kommune for projektet.

I dag er Ruten/Høje Gladsaxe Vej tilsluttet Hillerødmotorvejen med to sydvendte ramper til og fra København. Hastighedsgrænserne er 60 km/h på Ruten-Høje Gladsaxe Vej og 90 km/h på motorvejen.

Langs Ruten er der etableret enkeltrettede og dobbeltrettede cykelstier og lokalt fortov i nordsiden langs kørebanen øst for motorvejen, enkeltrettet cykelsti og gangsti i nordsiden langs kørebanen vest for motorvejen. Langs Motorvejen er der dels rekreative gangstier i grus og dels supercykelsti i form af Farumruten til og fra København.



Figur 4. Dronefoto med eksisterende vej- og stiforbindelser set mod sydøst

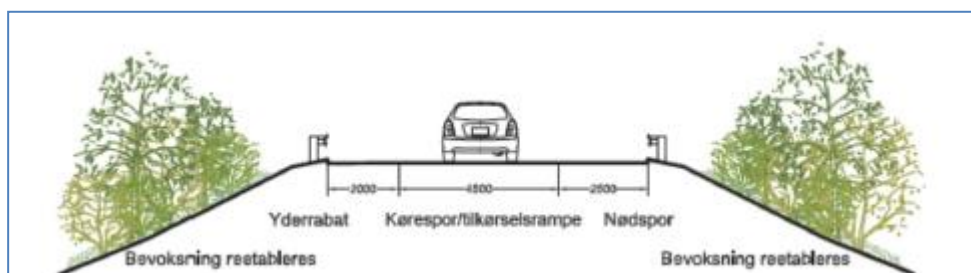


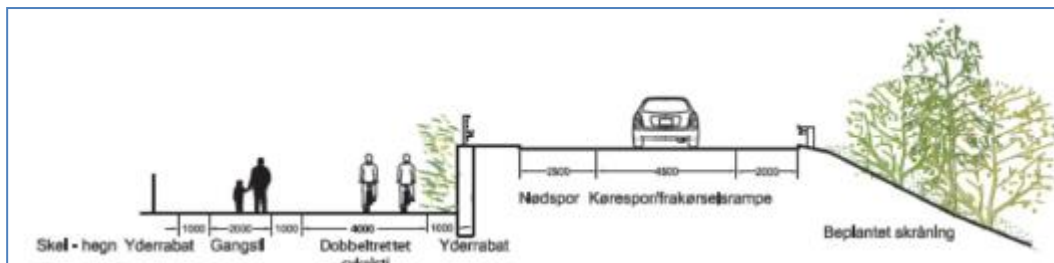
Fremtidige ramper

Etablering af de nordvendte ramper vil have en positiv effekt på trafikgennemstrømningen i Tingbjerg, såfremt forbindelse mellem Bystævnet og Ruten også anlægges. Derudover vil ramperne også optimere adgangen til Høje Gladsaxe.

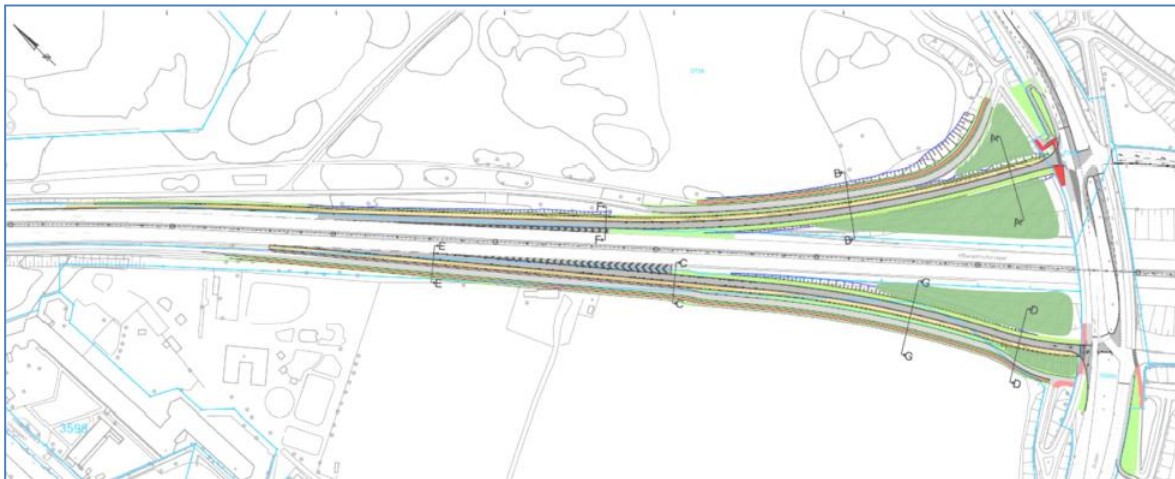
De nye ramper placeres overfor de eksisterende sydvendte ramper. Der etableres dobbeltrettede cykelstier i eget tracé langs begge ramper som forberedelse til en planlagt udvidelse af Farumruten langs motorvejen. Desuden etableres gangstier.

Etableringen af ramperne betyder, at krydset på broen skal ombygges til et signalreguleret kryds for at kunne afvikle trafikken. Nedenfor ses tværprofil og skitse af ramperne.





Det første grove anlægsskøn er at motorvejsramperne kan anlægges for ca. 36,6 mio. kr.



Fredninger

Området, hvori ramperne skal etableres, er ligeledes omgivet af fredninger. For kunne etablere ramperne skal der derfor dispenseres fra følgende fredninger:

Projektområdet er omgivet af fredet området med følgende fredning: Utterslev Mose.

Fredningskendelsen forbyder ændringer i terræn og beplantninger, medmindre det sker af hensyn til naturpleje, og der må således ikke opføres bebyggelse eller andre anlæg. Mindre om- og tilbygninger til nuværende bygninger kan finde sted, hvis det er i overensstemmelse med plejeplanen for området. Københavns Kommune er plejemyndighed for området.

Projektområdet er desuden omgivet af en Skovbyggelinje

Ifølge Naturbeskyttelseslovens § 17 må der ikke placeres bebyggelse, campingvogne, skure, boder, master og lignende inden for en afstand af 300 m fra skove, men kommunen kan dispensere fra beskyttelsen. I forhold til eksekvering af projektet er der således behov for at ansøge om dispensation til anlæggelse af nye ramper og afledte forsætning af stierne.

De foreslåede, nordvendte ramper ligger dermed på fredet areal jf. Utterslev Mose-fredningen, hvori § 2, stk. 1 indebærer forbud mod etablering af nye vejanlæg, da fredningens formål bl.a. er at bevare parkområdet.

Dog kan Fredningsnævnet dispensere fra forbuddet, hvis projektet ikke strider mod fredningens formål, men i modsat fald kan projektet sandsynligvis kun realiseres via en anlægslov.

På nuværende tidspunkt har Naturstyrelsen ikke givet dispensation.

Arealerhvervelse og andre forhold

Ved anlæg af frakørselsrampen inddrages der desuden et areal langs Brønshøj Boldklubs boldbaner.

For at etablere ramperne er det nødvendigt at arealerhverve dele af matr.nr. 3600, Husum, København. Grunden har adressen Langhusvej 91; ejes af København Kommune og anvendes af Brønshøj Boldklub.

For at projektet kan realiseres skal Vejdirektoratet endvidere også godkende projektet, da tilslutningen af ramperne sker på deres vej. I skrivende stund har de afvist denne mulighed, men pågår dialog mellem forvaltningen og Vejdirektoratet med henblik på en løsning.



TM25b Supercykelstier



Baggrund

Det regionale net af supercykelstier etableres i samarbejde med 23 kommuner og Region Hovedstaden. Der er i dag seks supercykelstier i København, og yderligere tre ruter er finansieret og forventes at blive indviet i 2019-2020. Der er på Farumruten målt stigninger i cykeltrafikken på op til 61 %, og på de evaluerede ruter er 25 % af de nye cyklister tidligere bilister. Supercykelstier forbedrer fremkommeligheden særligt for cykelpendlere, der færdes på tværs af kommunegrænser.

Overflytning af ture på tværs af kommunegrænsen fra bil til cykel er særligt relevant, idet der foretages ca. ti gange flere ture i bil end på cykel på tværs af kommunegrænsen, og de sidste ti år er cykeltrafikken faldet med 5 % over kommunegrænsen, mens biltrafikken er steget med 5 %. Ud af det samlede net på 45 supercykelstier er otte i dag indviet, og en fortsat udbygning af supercykelstinettet er afgørende for at få flere til at vælge cyklen på de længere ture på tværs af kommunegrænsen.

Indhold

I 2017 har Vejdirektoratet givet tilsagn om støtte fra *Pulje til fremme af cyklisme* til anlægstiltag på supercykelstierne Roskilderuten og Avedøreruten. Støtten svarer til ca. 40 % af udgifterne til ruterne, og de resterende 60 % skal egenfinansieres af Københavns Kommune. Det er desuden en forudsætning for gennemførelse af initiativerne, at der findes midler til fortsat drift af Sekretariat for Supercykelstier. Samlet set beløber den kommunale egenfinansiering til initiativerne sig til 10,6 mio. kr. i anlæg og 2,9 mio. kr. i drift i perioden 2019-2022.

Initiativ 2.1. Egenfinansiering af Roskilderuten (5,2 mio. kr. i anlæg)

Roskilderuten er en supercykelsti, som vil forbinde syv kommuner og væsentlige bolig- og erhvervsområder mellem København og Roskilde. Ruten forløber 3,4 kilometer i Københavns Kommune fra Damhussøen til Rådhuspladsen via Roskildevej og Vesterbrogade. Projektet omfatter blandt andet cykelstiudvidelse, fremført cykelsti i kryds, fremrykkede busstoppesteder og nedtællingssignaler i kryds. Der afsættes også midler til fælles tiltag i samarbejde med de andre kommuner, som blandt andet evaluering, skiltning, information og servicetiltag på ruten, eksempelvis cykelpumper og fodhvilere.

I oplandet til Roskilderuten bliver der hver dag foretaget ca. 35.000 pendlerture på mellem 4 og 30 km. Ca. 10.000 af disse foretages i dag på cykel, og det forventes at yderligere 2.000-5.000 daglige ture vil kunne overflyttes til cykel som følge af initiativet.

Af det samlede budget udgør Københavns Kommunes egenfinansiering ca. 5,2 mio. kr., mens *Pulje til fremme af cyklisme* finansierer de resterende 3,0 mio. kr.

Initiativ 2.2. Egenfinansiering af Avedøreruten (5,4 mio. kr. i anlæg)

Avedøreruten giver cykelpendlere mulighed for at cykle i grønne omgivelser fra Slusen i Sydhavnen til Avedøre Holme og videre til Gammel Køge Landevej, hvor supercykelstien Ishøjruen forløber. Ruten forløber 4,6 kilometer i Københavns Kommune og forbinder vigtige erhvervs- og boligområder både i Hvidovre og København. Der afsættes også midler til fælles tiltag i samarbejde med Hvidovre Kommune, som blandt andet evaluering, skiltning, information og servicetiltag på ruten.

Projektet indebærer forbedrede cykelforhold blandt andet ved motorvejsbroen samt etablering af ny belysning og opgradering af eksisterende belysning i det omfang, det er muligt i forhold til fredning, samt en generel forbedring af cykelforholdene. I oplandet til Avedøreruten bliver der hver dag foretaget ca. 10.000 pendlerture på mellem 4 og 30 kilometer. Ca. 3.500 af disse foretages i dag på cykel, og det forventes at mellem 20 og 50 % af de daglige ture vil kunne overflyttes til cykel som følge af projektet.

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

Der blev ikke givet tilsagn om støtte til de nødvendige fælles tiltag for Avedøreruten, såsom skiltning, afmærkning, servicetiltag, lancering og evaluering. Udgifterne til Københavns Kommunes andel af disse fælles tiltag indgår i egenfinansieringen, der derfor er ca. 0,2 mio. kr. højere end tidligere forventet.

Initiativ 2.3. Fortsat drift af fællessekretariat for det regionale Supercykelsti-samarbejde (1,6 mio. kr. i drift)

Der blev i 2011 oprettet et fællessekretariat for det regionale Supercykelsti-samarbejde for at koordinere det tværgående kommunale samarbejde om de regionale supercykelstier. Fællessekretariatet er placeret i Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune, og det er finansieret af 23 kommuner og Region Hovedstaden til og med 2018, hvor driftsbevillingen udløber.

Sekretariat for Supercykelstier er ansvarlig for at koordinere hele etableringsprocessen af supercykelstier på tværs af alle 23 kommuner og Vejdirektoratet, herunder sikring af ekstern medfinansiering til anlæg af supercykelstierne. Sekretariatet har indtil nu sikret bevillinger på 174 mio. kr. i statslig medfinansiering ud af en samlet anlægsomkostning på 386 mio. kr. Derudover varetager sekretariatet væsentlige opgaver i forbindelse med etablering og vedligeholdelse af det samlede rutenet såsom rådgivning til ensartede anlægsløsninger, fælles indkøb af udstyr, fælles evaluering og afrapportering samt fælles driftsaftaler efter etablering.

Da der er tale om aktiviteter, som også i de kommende år vil være nødvendige for at anlægge supercykelstier i København og resten af hovedstadsområdet, foreslår Teknik- og Miljøforvaltningen, at bevillingen til sekretariatet videreføres fra 2019 til og med 2022.

Københavns Kommunes andel udgør ca. 10 % af det samlede årlige budget. Det forudsættes, at Region Hovedstaden, som står for 75 % af udgifterne samt de øvrige 22 samarbejdskommuner, som til sammen står for de resterende ca. 15 %, vil fortsætte deres andel af bevillingen. Det afhænger dog af politisk godkendelse i de øvrige kommuner samt i Region Hovedstaden.

Overordnede målsætninger og effekter

Udbygning og opgradering af supercykelstier bidrager til en mere sammenhængende by, der sikrer bedre forbindelser gennem både nye og udsatte boligområder. Samtidig skaber de også attraktive alternativer til allerede belastede cykelkorridorer. Et sammenhængende netværk af cykelruter er derfor centralt for fremkommelighed, tryghed og komfort på cykel. Supercykelstier understøtter således målene i *Fællesskab København, KBH 2025 Klimaplanen, Kommuneplan 2015* og *Københavns cykelstrategi 2011-2025*. Målet er at overflytte flere ture fra bil til cykel, særligt på de længere ture.

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

En fortsat driftsbevilling til fællessekretariatet er nødvendig for en videre udbygning af supercykelstinet, herunder realisering af de ruter, der er tildelt støtte fra *Pulje til fremme af cyklisme*. Endvidere har Sekretariat for Supercykelstier erfaringsmæssigt lykkedes med at sikre 45 % statslig medfinansiering af de hidtidige investeringer i anlægsomkostninger. Det forventes derfor, at sekretariatet også fremover vil være afgørende for at sikre fortsat ekstern medfinansiering af udbygningen af det resterende supercykelstinet.

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at projektet vil have en sundhedsmæssig effekt. Denne effekt vil blive afdækket, såfremt der udmøntes midler til projektet.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 12,7 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,6 mio. kr. i perioden 2019-2022. Dertil har Vejdirektoratet givet tilsagn om støtte fra *Pulje til fremme af cyklisme* på i alt 5,8 mio. kr., såfremt der afsættes den nødvendige kommunale egenfinansiering. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2019, 0,6 mio. kr. i 2020, 0,9 mio. kr. i 2021, 1,0 mio. kr. i 2022 og 0,6 mio. kr. i 2023 og frem. Projektet forventes ibrugtaget løbende frem til november 2021.

Driftsudgifterne til projektet falder fra 2022 til 2023, da den fortsatte drift af fællessekretariat i dette forslag forslås videreført i perioden 2019-2022 og dermed frafalder i 2023. De øvrige driftsudgifter er varige.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Initiativ 2.1. Roskilderuten	Anlæg	400	3.700	1.000	100	5.200
Initiativ 2.1. Afledt drift	Service		100	200	250	550
Initiativ 2.2. Avedørruten	Anlæg	400	4.400	600		5.400
Initiativ 2.2. Afledt drift	Service		100	300	390	790
Initiativ 2.3. Fortsat drift af fællessekretariat	Service	400	400	400	400	1.600
Udgifter i alt		1.200	8.700	2.500	1.140	13.540

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Dette anlægsprojekt forventes at kunne opnå effektiviseringsbesparelser gennem tiltagene 'Styrket koordinering' (1,3 %) og 'Byggeweb' (1,7 %). Dermed opnås en samlet effektivisering på 3 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

Risikovurdering

Anlægsprojekterne vurderes at være relativt komplicerede, og der er derfor afsat 10 % af anlægskostningerne til uforudsete udgifter.

På især Roskilderuten består indsatsen af flere mindre tiltag, hvilket øger den økonomiske usikkerhed, idet det kan være vanskelige at tage højde for usikkerheder ved små projekter uden at bruge uforholdsmæssig meget tid på forarbejdet. Avedørruten forløber langs vandet, og her skal der tages hensyn til natur og fredninger, hvilket kan forsinke indsatsen.

Eftersom Vejdirektoratet ikke kan udbetale støtte til midler afsat til uforudsete udgifter, er disse lagt til Københavns Kommunes egenfinansiering.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 10,6 mio. kr. i perioden 2018-2021. Dertil har Vejdirektoratet givet tilsagn om støtte fra *Pulje til fremme af cyklisme* på i alt 5,8 mio. kr., såfremt der afsættes den nødvendige egenfinansiering. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2019, 0,6 mio. kr. i 2020, 0,9 mio. kr. i 2021, 1,0 mio. kr. i 2022 og 0,6 mio. kr. i 2023 og frem.

Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
- Initiativ 2.1. Projektering	400	700	200	100	1.400	1.400*
- Initiativ 2.1. Udførelse		3.000	800		3.800	
- Initiativ 2.2. Projektering	400	400	200		1.000	1.000*
- Initiativ 2.2. Udførelse		4.000	400		4.400	
Anlægsudgifter i alt	800	8.100	1.600	100	10.600	2.400*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Initiativ 2.1. Afledt drift		100	200	250	550	
- Initiativ 2.2. Afledt drift		100	300	390	790	
- Initiativ 2.3. Fortsat drift af fællessekretariatet	400	400	400	400	1.600	
Afledte serviceudgifter i alt	400	600	900	1.040	2.940	

Tabel 3 – Tidsangivelse (initiativ 2.1)

Anlægsprojektet forventes igangsat september 2020 og ibrugtaget november 2021.

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

Tabel 3 – Tidsangivelse (initiativ 2.2)

Anlægsprojektet forventes igangsat oktober 2020 og ibrugtaget november 2021.

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

Tabel 3 – Tidsangivelse (initiativ 2.3)

Projektet forventes ibrugtaget i januar 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2019

Øvrige tekniske oplysninger

Teknik- og Miljøudvalget har på mødet den 18. september 2017 godkendt ansøgningen til den statslige pulje. Hvis projektet finder finansiering i Budget 2019, vil Borgerrepræsentationen forelægges en indstilling om tilladelse til at modtage tilskud fra puljen. Herefter påbegyndes projekterne. Det endelige projektforslag forelægges til godkendelse af Teknik- og Miljøudvalget.

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

Følgende tabel indbefatter tidligere afsatte midler samlet set for cykelområdet i forbindelse med årlige cykelpakker.

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

TM166 Cykelsti eller cykelbane på Strandboulevarden



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat til Budget 2019 om etablering af sikre skoleveje i form af en cykelsti eller cykelbane på Strandboulevarden.

Indhold

Borgerrepræsentationen vedtog på mødet den 30. marts 2017 *Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025*. I planen indgår Strandboulevarden som en højt prioriteret strækning til nye cykelstier. Dette budgetnotat indeholder tre scenarier for etablering af henholdsvis cykelsti eller cykelbane på strækningen mellem Nordre Frihavsgade og Fridtjof Nansens Plads samt cykelsti på strækningen mellem Nordre Frihavsgade og Rosenvængets Hovedvej/Jens Munks Gade.

Det er muligt at etablere cykelsti eller cykelbane i den inderste vejbane på Strandboulevarden mellem Nordre Frihavsgade og Fridtjof Nansens Plads. I dag er der bilparkeringspladser på den ca. 850 meter lange strækning. Der er ligeledes muligt at etablere cykelsti i den inderste vejbane på Strandboulevarden på strækningen Nordre Frihavsgade til Rosenvængets Hovedvej/Jens Munks Gade. I dag er der bilparkeringspladser på den ca. 300 meter lange strækningen. Ved alle scenarier vil bilparkeringspladserne blive genetableret langs den nyetablerede cykelsti eller cykelbane. Anlæg af cykelsti eller cykelbane vil medføre ensporede vognbaner på strækningerne i begge retninger af Strandboulevarden på hver side af midterrabatten. Hertil kommer anlæg af en til fire busheller til adskillelse af buspassagerer og cyklister. I forbindelse med en foranalyse for Strandboulevarden i 2016 blev det vurderet, at den nuværende trafik kan håndteres med en enkelt vognbane i hver retning.

Scenarie 1. Cykelsti mellem Nordre Frihavsgade og Fridtjof Nansens Plads (21,4 mio. kr.)

Scenariet indeholder etablering af cykelsti med kantsten og fire busheller på strækningen mellem Nordre Frihavsgade og Fridtjof Nansens Plads. En cykelsti vil øge trafiksikkerheden og trygheden for cyklister.

Scenarie 2. Cykelbane mellem Nordre Frihavsgade og Fridtjof Nansens Plads (7,8 mio. kr.)

Scenariet indeholder etablering af cykelbane og cykelbaneforstærkning samt fire busheller på strækningen mellem Nordre Frihavsgade og Fridtjof Nansens Plads. Langs cykelbanen anlægges en opstribet skraveret zone på 50-70 centimeter mellem cykelbane og bilparkeringspladser.

Scenarie 3. Cykelsti mellem Nordre Frihavsgade og Rosenvængets Hovedvej/Jens Munks Gade (4,5 mio. kr.)

Scenariet indeholder etablering af cykelsti med kantsten og én bushelle på strækningen mellem Nordre Frihavsgade og Rosenvængets Hovedvej/Jens Munks Gade. En cykelsti vil øge trafiksikkerheden og trygheden for cyklister.

Overordnede målsætninger og effekter

Ved anlæggelse af cykelsti eller cykelbane på Strandboulevarden på begge strækninger forbedres trafiksikkerheden for de bløde trafikanter på Strandboulevarden. Projektet understøtter målsætningen i *Fællesskab København* om, at København skal være verdens bedste cykelby, herunder målene om at 50 % af ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel.

Scenarie 1 har en estimeret beskæftigelseeffekt på 25,7 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Scenarie 2 har en estimeret beskæftigelseeffekt på 9,4 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Scenarie 3 har en estimeret beskæftigelseeffekt på 5,4 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Scenarie 1. Cykelsti mellem Nordre Frihavsgade og Fritjof Nansens Plads

Scenarie 1 har estimerede anlægsudgifter på i alt 21,4 mio. kr. i perioden 2019-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,04 mio. kr. i 2021 og 0,13 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2021.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Styringsområde	2019	2020	2021	2022	I alt
Scenarie 1. Cykelsti mellem Nordre Frihavsgade og Fritjof Nansens Plads	Anlæg	1.500	2.200	17.700		21.400
Afledt drift	Service			40	130	170
Udgifter i alt		1.500	2.200	17.740	130	21.570

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

Scenarie 2. Cykelbane mellem Nordre Frihavsgade og Fritjof Nansens Plads

Scenarie 2 har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,8 mio. kr. i perioden 2019-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2020 og 0,5 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2021.

Tabel 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Scenarie 2 cykelbane mellem Nordre Frihavsgade og Fritjof Nansens Plads	Anlæg	964	1.004	5.832		7.800
Afledt drift	Service		386	466	466	1.318
Udgifter i alt		964	1.390	6.298	466	9.118

Scenarie 3. Cykelsti mellem Nordre Frihavsgade og Rosenvængets Hovedvej/Jens Munks Gade

Scenarie 3 har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,5 mio. kr. i perioden 2019-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2021 og 0,05 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2021.

Tabel 3 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Scenarie 3. Cykelsti mellem Nordre Frihavsgade og Rosenvængets Hovedvej/Jens Munks gade	Anlæg	1.000	1.000	2.500		4.500
Afledt drift	Service			12	50	62
Udgifter i alt		1.000	1.000	2.512	50	4.562

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

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

Dermed opnås en samlet effektivisering på 2,7 % af den samlede anlægssum. Denne effektivisering er indregnet i økonomitabellerne på det samlede budgetønske.

Koordinering og/eller synergi med genopretningsprojekter og andre projekter.

Der kan opnås synergi mellem skybrudsprojektet på Strandboulevarden og etablering af cykelsti på strækningen.

Initiativet skal koordineres med Københavns Kommunes skybrudsprojekt på overfladen af Strandboulevarden fra Løgstørgade til Nordre Frihavsgade samt HOFOR's underjordiske skybrudstunnel og eventuelt kommende anlægsprojekter på strækningen. Anlægsperioden for skybrudsprojektet, der omhandler en overfladeløsning, vil være afhængig af HOFOR's tidsplan for skybrudstunnelprojektet, som etableres under jorden. HOFOR forventer at anlægge tunnelprojektet i perioden ultimo 2018 til 2021. Det er endnu uafklaret om forvaltningen kan anlægge samtidig med eller umiddelbart efter HOFOR's anlæg af

skybrudstunnellen. Hvis overfladeprojektet påbegyndes ultimo 2021 forventes det ibrugtaget ultimo 2022.

Der indgår ikke cykelsti i skybrudsprojektet. I *TM114 Etablering af cykelsti på Strandboulevarden*, som er blevet udarbejdet til Budget 2019, søges der midler til etablering af en cykelsti i forbindelse med skybrudsprojektet mellem Løgstørgade og Nordre Frihavnsgade.

Øvrige anlægsprojekter som en eventuel genopretning af Strandboulevarden sammentænkes med anlægsperioden for cykelsti/baner på Strandboulevarden. Forvaltningen vil, hvis der gives midler til projekterne, søge om midler til den prioriterede genopretning på strækningen.

Risikovurdering

Scenarie 1. Cykelsti mellem Nordre Frihavnsgade og Fritjof Nansens Plads

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

Højden mellem fortov og vejbane er flere steder kun tre centimeter, hvilket vil kræve ændrede profiler på enten hele vejarealet eller fortovet. Hertil kommer en risiko for, at der ligger gamle sporvognsskinner og brosten under asfalten.

Scenarie 2. Cykelbane mellem Nordre Frihavnsgade og Fritjof Nansens Plads

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt ukompliceret, og der er derfor afsat 8 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter. Anlæggelse af cykelbane har en lavere risiko end anlæggelse af cykelsti, da indgrebet i vejens profil er mindre omfattende.

Scenarie 3. Cykelsti mellem Nordre Frihavnsgade og Rosenvængets Hovedvej/Jens Munks Gade

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er meget kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Højden mellem fortov og vejbane er flere steder kun tre centimeter, hvilket vil kræve ændrede profiler på enten hele vejarealet eller fortovet. Hertil kommer en risiko for, at der ligger gamle sporvognsskinner og brosten under asfalten.

Bevillingstekniske oplysninger

Scenarie 1. Cykelsti imellem Nordre Frihavnsgade og Fridtjof Nansens Plads

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 21,4 mio. kr. i perioden 2019-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,04 mio. kr. i 2021 og 0,1 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2021.

Tabel 4 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
- Projektering	1.500	2.200	1.600		5.300	3.000*
- Udførsel			16.100		16.100	
Anlægsudgifter i alt	1.500	2.200	17.700		21.400	3.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift, fejning plus vinter			40	130	170	
Afledte serviceudgifter i alt			40	130	170	

Tabel 5 – Tidsangivelse (Scenarie 1)

Anlægsprojektet forventes igangsat marts 2021, når HOFOR er færdig med anlægget af en skybrudstunnel under Strandboulevarden, og ibrugtaget december 2021.

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

Scenarie 2. Cykelbane imellem Nordre Frihavnsgade og Fridtjof Nansens Plads

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,8 mio. kr. i perioden 2019-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,4 mio. kr. i 2020 og 0,5 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2021.

Tabel 6 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
- Projektering	964	1.004	540		2.508	2.000*
- Udførsel			5292		5.292	
Anlægsudgifter i alt	964	1.004	5.832		7.800	2.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift		50	130	130	310	
Afledte serviceudgifter i alt		50	130	130	310	

Tabel 7 – Tidsangivelse (Scenarie 2)

Anlægsprojektet forventes igangsat marts 2021, når HOFOR er færdig med anlægget af en skybrudstunnel under Strandboulevarden, og ibrugtaget oktober 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Juni 2020
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2021

Scenarie 3. Cykelsti imellem Nordre Frihavnsgade og Rosenvængets Hovedvej/Jens Munks Gade

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 4,5 mio. kr. i perioden 2019-2021. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. i 2021 og 0,05 mio. kr. årligt fra 2022 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2021.

Tabel 8 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
- Projektering	500	200	300		1.000	1.000*
- Udførsel			3.500		3.500	
Anlægsudgifter i alt	500	200	3.800		4.500	1.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift, fejning plus vinter			12	50	62	
Afledte serviceudgifter i alt			12	50	62	

Tabel 9 – Tidsangivelse (Scenarie 3)

Anlægsprojektet forventes igangsat marts 2021, når HOFOR er færdig med anlægget af en skybrudstunnel under Strandboulevarden, og ibrugtaget oktober 2021.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Juni 2020
Anlægsprojektet forventes igangsat	Marts 2021
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2021

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



BUU8 – Anlægsbevilling til sikre skoleveje i Ørestad

Baggrund

Børne- og Ungdomsudvalget godkendte den 15. august 2018, at justere skoledistrikter til skoleåret 2019/2020 omkring Ørestad Skole og Kalvebod Fælled Skole. Denne ændring af skoledistrikter behandles i Borgerrepræsentationen den 20. september 2018.

For at skabe trafiksikre og trygge skoleveje i de nye distrikter, er det nødvendigt at foretage nogle trafikale ændringer på vejnettet i området. En sikker skolevej skal etableres hurtigst muligt efter skolestart i august 2019. Ombygning af krydset Center Boulevard og Arne Jacobsens Allé samt ændring af skiltning og afmærkning på den nordgående cykelsti på Center Boulevard nord for dette kryds er nogle af de nødvendige trafikale ændringer.

Beslutning:

- *Anlægsbevilling på 6 mio. kr.*

Der skal træffes beslutning om at bevilge 6,0 mio. kr. til at ombygge krydset Center Boulevard og Arne Jacobsens Allé samt ændring af skiltning og afmærkning på den nordgående cykelsti på Center Boulevard nord for dette kryds.

Indhold

Ørestad Skole har opnået dens grænse, og det er nødvendigt at justere skolens distrikt til skoleindskrivningen 2019/2020. Justering af skoledistrikterne i Ørestad er sket under hensyntagen til principper om kapacitetsudnyttelse, socioøkonomisk blandede skoler, sikre skoleveje og mindst mulig indgriben. Skolernes placering i Ørestad i forhold til oplandet samt ændring af skoledistrikterne og flytning af en tilstrækkelig del af elevgrundlaget fra Ørestad Skole i Ørestad City Nord til Kalvebod Fælled Skole i Ørestad Syd kræver en række fysiske og trafikale ændringer i vejnettet.

Teknik- og Miljøforvaltningen har til 2018-2019 en pulje på 5,0 mio. kr. pr. år til sikre skoleveje på tværs af byen. 5,0 mio. kr. af disse midler er allerede øremærket til projekter for 2018 samtidig med, at Teknik- og Miljøforvaltningen har en række projekter for de resterende midler i 2019. Disse midler bruges på skolevejs projekter i øvrig del af kommunen og kan således ikke rumme de behov forårsaget af ændringen af skoledistrikterne i Ørestad.

Ændring af skoledistrikter betyder, at en relativ stor del af elevoplandet til Kalvebod Fælled Skole kommer fra Byparken nord for Arne Jacobsens Allé. En af de mulige rutter herfra til skolen er via Center Boulevard over krydset med Arne Jacobsens Allé og videre via den nye gang- og cykelforbindelse syd for krydset med Arne Jacobsens Allé og videre til stibroen parallelt med Ove Arups Vej.

Cykelstierne på Center Boulevard er ensrettet, men på grund af manglende fortove på en stor del af strækningen, benyttes cykelstierne også af fodgængere. For at undgå, at de cyklende skolebørn krydser Center Boulevard, bør den østlige cykelsti nord for krydset med Arne Jacobsens Allé ændres til dobbeltrettet fælles stier eller dobbeltrettet delt sti. Krydset Center Boulevard og Arne Jacobsens Allé skal samtidig tilpasses i forhold til krydsende cyklister til og fra de ovennævnte dobbeltrettede cykelstier.

Anlægsoverslaget samt en tidsplan for udførelse af de nødvendige tiltag er udarbejdet i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen, som står for anlæg af projektet.

Forventet effekt og opfølgning

Etablering af de nødvendige tiltag på cykelstien og i krydset Center Boulevard og Arne Jacobsens Allé forventes at forbedre trafiksikkerheden og øge trygheden for skolebørn fra Byparken i Ørestad City Nord til Kalvebod Fælled Skole i Ørestad Syd.

Etablering af de nødvendige tiltag vil understøtte målene i Fællesskab København om, at 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik. Projektet vil endvidere medvirke til at indfri Københavns Kommunes Nul-vision om, at København i 2025 skal være en by, der er så sikker at færdes i, at ingen bliver dræbt eller alvorligt skadet i trafikken.

Konsekvensen ved ikke at vedtage forslaget

I det tilfælde, at de nævnte tiltag ikke prioriteres, kan skolebørn fra Byparken i Ørestad City Nord benytte Ørestads Boulevard og Ejler Billes Allé for at komme til Kalvebod Fælled Skole i Ørestad Syd. For at kunne skabe trafiksikre og trygge forhold på denne rute, kan det være nødvendigt med fysiske tiltag på den nævnte rute.

Det er i øvrigt også en risiko for at skolebørn fra Byparken vælger at benytte den omtalte cykelsti nord for Arne Jacobsens Allé som dobbelttrettet cykelsti. Dette øger uheldsrisikoen mellem skolebørn og trafikken fra Center Boulevard til Arne Jacobsens Allé.

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,0 mio. kr. i 2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2019.

Table 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Projektering	Anlæg		1.200				1.200
Udførelse	Anlæg		4.800				4.800
Udgifter i alt			6.000				6.000
Vedligehold og afledt drift	Service		30	30	30	30	120
Afledte serviceudgifter i alt			30	30	30	30	120

Risikovurdering og proces

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er relativt kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Tidligere erfaringer med dobbelttrettede cykelstier har vist at myndighedsbehandlingsprocessen hos Københavns Politi kan være lang på grund af de strikse regler for anlæg af dobbelttrettede cykelstier. Denne risiko er indarbejdet i økonomien og tidsplanen.

For at kunne anlægge de nævnte tiltag i 2019 er anlægsmidlerne i dette budgetnotat stjernemarkeret. I det tilfælde, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal søge om frigivelse af anlægsmidlerne, skal tidsplanen forlænges med mindst 3 måneder.

Teknik- og Miljøforvaltningen har til Budget 2019 fremsat budgetnotat *TM153 Fortov på Center Boulevard*, som omhandler forlængelse af de eksisterende fortove på Center Boulevard nord for C. F. Møllers Allé til krydset med C. F. Møllers Allé eller frem til krydset med Arne Jacobsens Allé. I det tilfælde begge budgetønsker prioriteres i budgetforhandlingsprocessen, skal disse projekter koordineres. De to nævnte budgetønsker påvirker ikke hinandens økonomi, da det nærværende skolevejsprojekt ikke omfatter gennemgribende fysiske ændringer på cykelstien.

Det er en forudsætning for forslaget, at Borgerrepræsentationen godkender de nye skoledistrikter på mødet den 20. september.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,0 mio. kr. i 2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,03 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2019.

Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg	Bevilling	Udgift/Indtægt U/I	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>										
- projektering	TMU	2000	U		1.200				1.200	1.200*
- Udførsel	TMU	2000	U		4.800				4.800	4.800*
Anlægsudgifter i alt					6.000				6.000	6.000*
- Vedligehold og afledt drift	TMU	1000	U		30	30	30	30	120	
Afledte serviceudgifter i alt					30	30	30	30	120	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat august 2019 og ibrugtaget oktober 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	August 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Oktober 2019

Bydel og adresse

Amager Vest, Center Boulevard samt krydset med Arne Jacobsens Allé

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

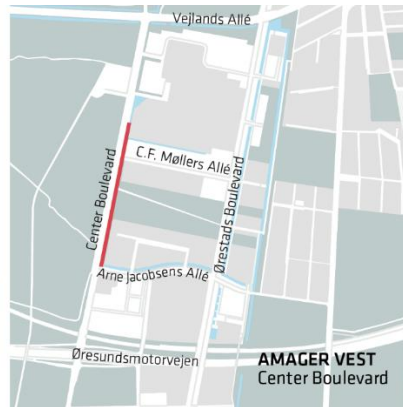
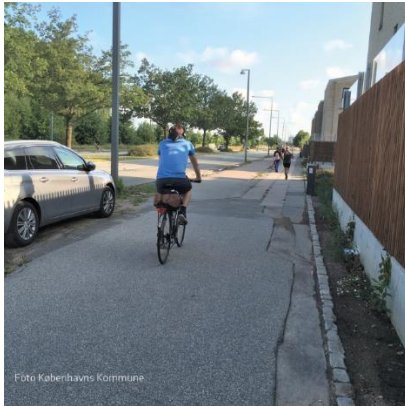
Høring

Projektet har været til høring hos Teknik- og Miljøforvaltningen, som står for anlæg af skolevejsprojektet.

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



TM153 Fortov på Center Boulevard



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om forlængelse af fortovet på den vestlige side af Center Boulevard frem til C. F. Møllers Allé til Budget 2019.

Center Boulevard er en vigtig fordelingsvej i Ørestad, som er udstyret med fortove på strækningen mellem Vejlands Allé og ca. 100 meter nord for krydset C. F. Møllers Allé. På den øvrige del af Center Boulevard skal fodgængere færdes på cykelstien. På baggrund af udbygning af Ørestad, herunder Kvarteret ved Bella Center er gang- og cykeltrafikken på strækningen forøget. Derfor bør fortovene på Center Boulevard forlænges.

Indhold

I takt med udbygning af Ørestad, er mange børnefamilier og virksomheder flyttet til bydelen. Center Boulevard, som er en 4-sporet fordelingsvej med en hastighedsgrænse på 60 km/t forbinder Vejlands Allé med Ørestad, Øresundsmotorvejen, Royal Arena og Vestamager. Fordelingsveje skal sikre forbindelsen mellem bydelene. De skal indrettes under hensyntagen til såvel biltrafik som kollektiv trafik og cykeltrafik.

Center Boulevard mellem Vejlands Allé og C. F. Møllers Allé er delvis udstyret med fortove, mens der er cykelstier på hele Center Boulevard. Fortovene på Center Boulevard ophører ca. 100 m nord for C. F. Møllers Allé. På den resterende del af strækningen skal fodgængere og løbere færdes sammen med cyklister på cykelstien. Efterhånden som Ørestad som helhed og Kvarteret ved Bella Center i særdeleshed udbygges, stiger antallet af bløde trafikanter i området. Derfor er der opstået et behov for etablering af fortove og adskillelse af gang- og cykeltrafikken på Center Boulevard.

Det foreslås derfor, at de eksisterende fortove på begge sider af Center Boulevard forlænges frem til C. F. Møllers Allé. Dette gøres ved at indsnævre den brede skillerabat mellem cykelstien og kørebanen til samme bredde som den nordlige strækning med fortove. Herefter skal cykelstiens forløb rettes ud parallelt med skillerabatten, så der skabes plads til de nye fortove. Afslutningsvis etableres nye fortove langs indersiden af cykelstierne.

Den 10. august fremsendte Teknik- og Miljøforvaltningen et svar til Cecilia Lonning-Skovgaard med et anlægsoverslag på 2,0 mio. kr. Dette beskriver dog kun et fortov i den vestlige side af Center Boulevard frem til C. F. Møllers Allé, mens dette budgetnotat

beskriver etablering af fortov i begge sider af boulevarden. Der opnås økonomiske synergieffekter ved etablering af fortov på den østlige og vestlige side samtidigt set i forhold til, hvis de to sider skulle etableres hver for sig.

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet er med til at forbedre trafikikkerheden, trygheden og tilgængeligheden for cyklister og fodgængere på Center Boulevard.

Etablering af fortove på Center Boulevard vil understøtte målene i *Fællesskab København* om, at 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik. Projektet vil endvidere forbedre trafikikkerheden og dermed medvirke til at indfri Københavns Kommunes nul-vision om, at København i 2025 skal være en by, der er så sikker at færdes i, at ingen bliver dræbt eller alvorligt skadet i trafikken.

Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på 4,3 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,5 mio. kr. i perioden 2019-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juli 2020.

Table 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Projektering	Anlæg	350	350			700
Udførelse	Anlæg		2.800			2.800
Afledt drift	Service		50	50	50	150
Udgifter i alt		350	3.200	50	50	3.650

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

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

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

Risikovurdering

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

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 3,5 mio. kr. i perioden 2019-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i juli 2020.

Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
- Projektering	350	350			700	700*
- Udførsel		2.800			2.800	2.800*
Anlægsudgifter i alt	350	3.150			3.500	3.500*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift		50	50	50	150	
Afledte serviceudgifter i alt		50	50	50	150	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat april 2020 og ibrugtaget juli 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Januar 2019
Anlægsprojektet forventes igangsat	April 2020
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Juli 2020

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet er ikke blevet udvalgsbehandlet. Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.



KF5d 8-mands kunstgræsbane i Kulbaneparken i Valby



Baggrund

Børn og unge i det udsatte byområde Kulbanekvarteret i Valby har begrænsede muligheder for at dyrke idræt. Det skyldes få idrætsfaciliteter og -foreninger i nærområdet.

I forbindelse med Banedanmarks anlæg af København-Ringstedbanen i 2013 blev parkens fodboldbaner nedlagt og fodboldklubben Rikken FC's klubhus flyttet til Valby Idrætspark. Reetablering af en fodboldbane er nødvendig for, at fodboldklubben kan genskabes som et vigtigt omdrejningspunkt for områdets børn og unge.

En fodboldbane i kvarterets centrum, Kulbaneparken, kan styrke rammerne for det lokale idræts- og foreningsliv samt skabe lokal sammenhængskraft på tværs af generationer og kulturelle skel.

Kultur- og Fritidsudvalget bevilligede den 28. september 2017 0,6 mio. kr. til planlægning af en 8-mands kunstgræsbane og henviste et budgetnotat om anlægsmidler til Overførsels-sagen 2017-2018. Der blev ikke afsat anlægsmidler, hvorfor Kultur- og Fritidsudvalget den 24. april 2018 henviste sagen til forhandlinger om Budget 2019.

Indhold

En 8-mands kunstgræsbane i Kulbaneparken i Valby med lys og hegn kan realiseres for 9,3 mio. kr. med varige driftsudgifter på 0,5 mio. kr. årligt.

Det er en forudsætning for etableringen af kunstgræsbanen, at der afsættes midler til håndtering af forurenede jord. Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet et budgetnotat vedrørende håndtering af forurenede jord i Kulbaneparken. Heri indgår 2,1 mio. kr. til arealet under kunstgræsbanen, ”TM49 Kulbaneparken - Håndtering af jordforurening og landskabelig bearbejdning af terræn”.

Fodboldbanen kan imødekomme efterspørgslen for både organiseret og selvorganiseret fodbold, så flest mulig lokale børn får glæde af banen og tager ejerskab til den. Dette kan sikres ved at reservere attraktiv banetid til Rikken FC's udviklingsarbejde samtidig med, at der friholdes tider til spontan idrætsaktivitet blandt de lokale beboere, institutioner og klubber.

Kunstgræsbanen anlægges på det vestligste areal i Kulbaneparken. Budgetønsket er udarbejdet i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningens Områdefornyelse, som står for udviklingen af hele Kulbanekvarteret. En kvartergruppe bestående af lokale beboere har tilkendegivet opbakning til at reservere parkarealet til fodboldbanen. TMU har ikke fået forelagt sagen.

For at imødekomme bekymringer fra beboere i områder er der indarbejdet særlige foranstaltninger i forhold til at skærme af for lys og støj. Samtidig tages højde for at skabe tryghed og let adgang med mindst mulig indhegning af banen. I tæt dialog med Områdefornyelsen er der lagt vægt på at integrere fodboldbanen bedst mulig i parken. Herunder at sikre plads til ønskede stiforløb, der giver en sammenhængende park. For at styrke banens bæredygtighed skal mulighederne for at etablere kunstgræsbanen uden gummigranulat/mikroplast afdækkes indledningsvist i anlægsfasen.

Anlæg af banen forventes at følge anlægsprocessen for hele parkanlægget og blive klar til ibrugtagning ultimo 2020. Heri er indregnet tid til Vurdering af Virkninger på Miljøet (VVM) screening.

Økonomi

Forslaget indeholder en samlet anlægsbevilling på 9,3 mio. kr. i perioden 2018-2020 til en 8-mands kunstgræsbane med lys og hegn samt 0,5 mio. kr. årligt i varige driftsudgifter.

Anlægsudgiften er højere end normalt, da der er store stedsspecifikke udgifter forbundet med at anlægge på et smalt og ujævnt terræn ovenpå Banedanmarks tunneldæk. Derudover indgår ekstra anlægsudgifter til løsninger, der integrerer fodboldbanen bedst muligt i parken med hensyntagen til andre parkfunktioner og nærliggende beboelse, såsom støjmur. Herunder at gøre plads til stiforløb fastlagt i udviklingsplanen, der giver et sammenhængende parkområde.

Der indgår desuden supplerende anlægsmidler til terrænbearbejdning og fundament for at muliggøre tilbageflytning af Rikken FC's klubhus fra Valby Idrætspark, som besluttet i 2013. Selve flytningen af klubhuset finansieres af allerede afsatte midler på ca. 1 mio. kr.

Hele arealet blev i forbindelse med anlæg af København-Ringstedbanen eksproprieret af Banedanmark, men overdrages medio 2018 til Københavns Kommune. Herefter er Københavns Kommune igen ejer af størstedelen af arealet. Banedanmarks forpligtelse til at reetablere parken begrænser sig til de delarealer, hvor der er foretaget gravearbejde i forbindelse med anlægget af København-Ringstedbanen. Dele af arealet til fodboldbanen indeholder derfor forurenede jord og må ikke anvendes til rekreative formål uden oprensning. Håndtering af de forurenede jordarealer er en forudsætning for etablering af såvel kunstgræsbanen som andre faciliteter i parken. Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet budgetnotat herpå. Heri indgår 2,1 mio. kr. til oprensning af arealet under kunstgræsbanen.

Anlægsmidlerne henvises til Teknik- og Miljøforvaltningen, som bliver ansvarlig for etablering af kunstgræsbanen. Kultur- og Fritidsforvaltningen anbefaler, at der rettes fokus på at skabe fremdrift i anlægsprocessen for banen, selvom projektet indgår i en større parkudvikling. Kultur- og Fritidsforvaltningen skal inddrages i anlægsprocessen som sparringspartner med fokus på de kommende organiserede fritidsbrugere.

Banedanmark forventes at yde en erstatning på ca. 3 mio. kr. til Københavns Kommune for nedrivning af to tidligere fodboldbaner på Kulbanevej. Midlerne er ikke indregnet i dette projekt, da de er en del af en større erstatningsudmåling mellem Banedanmark og Københavns Kommune.

Teknik- og Miljøforvaltningen bliver ansvarlig for at drifte banen i sammenhæng med resten af parken. De estimerer driftsudgiften til 0,5 mio. kr. årligt og vurderer, at driften forudsætter en engangsinvestering på 0,3 mio. kr. til indkøb af det nødvendige maskinel.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	I alt
Anlægsbevilling til 8-mands kunstgræsbane	Anlæg	500	4.000	4.565		9.065
Driftsmaskinel	Anlæg		250			250
Afledte driftsudgifter	Service			500	500	1.000
Udgifter i alt		500	4.250	5.065	500	10.315

Risikovurdering

Der er en risiko for, at projektet forsinkes, da anlægsprocessen afventer, at Banedanmark overdrager arealet til Københavns Kommune. Arealet forventes dog overdraget medio 2018.

Meldingen fra Banedanmark er, at det er muligt at anlægge kunstgræsbanen ovenpå deres tunneldæk. Banedanmarks krav til det tekniske anlæg kan dog vise sig at fordyre projektet, da Banedanmark endnu ikke har kunne redegøre klart for kravene til anlægget. Endelig afklaring og godkendelse skal ligge klar, inden anlæg påbegyndes.

Banedanmark ejer hele området over tunneldækket og kan derfor til hver en tid grave anlægget op for at servicere tennellen. Der er dog kun en lille risiko for dette, da service af tunneller typisk sker med intervaller på 30-40 år.

Der er en risiko for at projektet forsinkes, da anlægget vil indgå som en del af udviklingen af hele parken, hvis banen realiseres.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 - Øvrige anlægsprojekter:

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift (I/U)	2018	2019	2020	2021	I alt	*
Anlægsudgift til 8-mands kunstgræsbane	TMU	Ordinært anlæg	U	500	4.000	4.565		9.065	*
Driftsmaskinel	TMU	Ordinært anlæg	U		250			250	
Anlægsudgifter i alt				500	4.250	4.565		9.315	*
- Afledt drift	TMU					500	500	1.000	
Afledte serviceudgifter i alt						500	500	1.000	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel og adresse

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

Kulbanevej 14, 2500 Valby

Budgetnotatet har været i høring i ByK/KEID.

Budgetnotatet har været i høring i TMF.

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

Tidligere afsatte midler

Kultur- og Fritidsudvalget bevilligede 28. september 2017 0,6 mio. kr. til planlægning af kunstgræsbanen.



TM59 Nørrebroparken – kunstgræsbane



Baggrund

I Budget 2018 blev der afsat 0,3 mio. kr. til en screening af fem udvalgte placeringer til kunstgræsbaner på Nørrebro, samt 0,5 mio. kr. til en foranalyse af den valgte placering af kunstgræsbaner. På baggrund af screeningen besluttede Kultur- og Fritidsudvalget den 28. februar 2018, at der skulle arbejdes videre med at anlægge to 5-mandskunstgræsbaner i Nørrebroparken. Foranalysens resultater blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 11. juni 2018.

Dette budgetnotat omhandler forslag til etablering af kunstgræsbaner i Nørrebroparken. Derudover foreslås et tilvalg om opgradering af belysning på de eksisterende kunstgræsbaner i Nørrebroparken.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet tre scenarier for anlæg af to 5-mandskunstgræsbaner i Nørrebroparken. Forskellen på de tre scenarier er størrelsen på anlæggene, placeringen af de to kunstgræsbaner og muligheden for om de to 5-mandskunstgræsbaner kan anvendes som en 8-mandsbane. I alle scenarier etableres der tidsstyret og målrettet belysning og hegn omkring banerne. Med målrettet og tidsstyret belysning begrænses både lysforurening og lydgenerne.

Beboerne i området nær Nørrebroparken, fodboldklubben Nørrebro United og Nørrebro Lokaludvalg vil blive inddraget i projekteringen af kunstgræsbanerne. For alle scenarier og tilvalg gælder det, at der kræves dispensation fra fredning af Nørrebroparken. Ingen af scenarierne kræver fældning af træer, og der er ikke behov for at nedlægge cykel- eller bilparkeringspladser.

Scenarie 1. To 5-mandskunstgræsbaner i reduceret størrelse i forlængelse af hinanden (6,0 mio. kr. i anlæg)

Anlæg af to 5-mandskunstgræsbaner i reduceret størrelse i forlængelse af hinanden og i forbindelse med eksisterende kunstgræsbaner i Nørrebroparken. Da kunstgræsbanerne placeres i nærheden af flere gamle træer, er det nødvendigt at banerne reduceres med 10 % i forhold til den officielle banestørrelse på 30 x 40 meter. Det betyder, at banerne bliver 29,6 x 36,5 meter. Da reduktionen ikke er mere end 10% forventer Teknik- og

Miljøforvaltningen, at Dansk Boldspil Union giver dispensation til, at banerne kan anvendes til officielle kampe. Placeringen af banerne i forlængelse af hinanden giver ikke mulighed for, at banerne sammen kan anvendes som en 8-mandsbane. Scenarie 1 optager 2.800 m² af parkens eneste større sammenhængende græsareal på ca. 7000 m². Da dette scenarie er det, der optager mindst plads i parken vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at dette scenarie vil have størst chance for at opnå dispensation fra fredningen. Scenariet kræver dispensation fra fredningen af Nørrebroparken.

Scenarie 2. To 5-mandskunstgræsbaner i officiel størrelse ved siden af hinanden (6,0 mio. kr. i anlæg)

Anlæg af to 5-mandskunstgræsbaner i officiel størrelse á 30 x 40 meter ved siden af hinanden og i forbindelse med eksisterende kunstgræsbaner i Nørrebroparken. Denne placering giver mulighed for, at banerne samlet kan anvendes som en 8-mandsbane. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at det kan være vanskeligt at opnå en dispensation fra Dansk Boldspil Union om, at banerne kan anvendes til officielle 8-mandskampe. Det skyldes, at størrelsen på 8-mandsbanen i dette scenarie vil være reduceret med mere end 10 %. Scenarie 2 optager 3.000 m² af parkens eneste større sammenhængende græsareal på ca. 7.000 m². Scenariet kræver dispensation fra fredningen af Nørrebroparken.

Scenarie 3. To 5-mandsbaner i officiel størrelse med afstand mellem banerne (7,0 mio. kr. i anlæg)

Anlæg af to 5-mandsbaner i officiel størrelse á 30 x 40 meter ved siden af hinanden og i forbindelse med eksisterende kunstgræsbaner i Nørrebroparken. Banerne placeres med større afstand mellem sig end i scenarie 2. Denne placering giver mulighed for, at banerne samlet kan anvendes som en 8-mandsbane. Til forskel fra scenarie 2 er 8-mandsbanen i dette scenarie kun reduceret med 10% og det forventes derfor, at Dansk Boldspil-Union vil give dispensation til officielle kampe. Scenarie 3 optager 3.800 m² af parkens areal. Scenariet kræver dispensation fra fredningen af Nørrebroparken.

Tilvalg: Opgradering af belysning på eksisterende kunstgræsbaner i Nørrebroparken (1,1 mio. kr. i anlæg)

Nørrebro Lokaludvalg og naboerne til kunstgræsbanerne har udtrykt kritik af, at der ikke er taget hånd om støj- og lysgener fra de eksisterende kunstgræsbaner. Med scenarierne er der mulighed for, at der anlægges nye kunstgræsbaner ved siden af de eksisterende baner uden at der tages højde for de allerede eksisterende støj- og lysgener. Det foreslås derfor, at der afsættes midler til målrettet og tidsstyret belysning af de to eksisterende kunstgræsbaner, og at dette etableres samtidig med, at de to nye kunstgræsbaner etableres. Tilvalget kræver dispensation fra fredningen af Nørrebroparken.

Effekter

Der er mangel på fodboldbaner på Nørrebro, og der er i dag ventelister til især børnehold hos fodboldklubben Nørrebro United. Anlæg af to nye kunstgræsbaner vil øge antallet af kunstgræsbaner fra to til fire i Nørrebroparken.

Initiativet understøtter indsatsen i *Fællesskab København* om en bedre hverdag i byrummet samt målsætningen om, at et flertal af københavnere opholder sig 20 % mere i byens rum.

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at projektet vil have en sundhedsmæssig effekt. Denne effekt vil blive afdækket, såfremt der udmøntes midler til projektet.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 7,2 årsværk og tilvalget på 1,2 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Scenarie 1. To 5-mandskunstgræsbaner i reduceret størrelse i forlængelse af hinanden

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,0 mio. kr. i perioden 2019-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2020 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2021 og frem.

Table 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Anlæg af to 5-mandskunstgræsbaner, inkl. tidsstyret belysning	Anlæg	550	5.450			6.000
Afledt drift	Service		150	250	250	650
Udgifter i alt		550	5.600	250	250	6.650

Scenarie 2. To 5-mandskunstgræsbaner i officiel størrelse ved siden af hinanden og i forbindelse med eksisterende kunstgræsbaner

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,0 mio. kr. i perioden 2019-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2020 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2021 og frem.

Table 2 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Anlæg af to 5-mandskunstgræsbaner, inkl. tidsstyret belysning	Anlæg	550	5.450			6.000
Afledt drift	Service		150	250	250	650
Udgifter i alt		550	5.600	250	250	6.650

Scenarie 3. To 5-mandskunstgræsbaner i officiel størrelse med afstand mellem banerne

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,0 mio. kr. i perioden 2019-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2020 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2021 og frem.

Table 3 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Anlæg af to 5-mandskunstgræsbaner, inkl. tidsstyret belysning	Anlæg	550	6.450			7.000
Afledt drift	Service		150	250	250	650
Udgifter i alt		550	6.600	250	250	7.650

Tilvalg: Opgradering af belysning på eksisterende kunstgræsbaner i Nørrebroparken

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,0 mio. kr. i perioden 2019-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2020 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2021 og frem.

Tabel 4 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Opgradering til målrettet og tidsstyret belysning på eksisterende kunstgræsbaner	Anlæg	200	850			1.050
Afledt drift	Service		50	100	100	250
Udgifter i alt		200	900	100	100	1.300

Risikovurdering

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

Nørrebroparken er arealfredet, så anlæg af nye kunstgræsbaner og opgradering af belysning på eksisterende kunstgræsbaner kræver en dispensation fra fredningsmyndighederne. Københavns Kommunes fredningstilsyn vurderer, at jo mindre parkareal, der inddrages til kunstgræsbaner, jo større er sandsynligheden for, at Fredningsnævnet vil give en dispensation fra fredningen.

Sagsbehandling i Fredningsnævnet kan påvirke tidsplanen og økonomien. Opgradering af belysningen på eksisterende kunstgræsbaner beskrevet i tilvalget forventes at kunne opnå dispensation. Teknik- og Miljøforvaltningen inddrager Danmarks Naturfredningsforening tidligt i projektet for at minimere risikoen for afslag.

HOFOR's spildevandsledning forventes at ligge så dybt, at den ikke vil have konsekvenser for dette projekt. Såfremt spildevandsledningen placeres anderledes end forventet, vil det kunne påvirke tidsplanen og økonomien.

Da de to 5-mandskunstgræsbaner i scenarie 1 ikke har den officielle banestørrelse, men er reduceret med 10 %, skal Dansk Boldspil-Union give dispensation til, at banerne kan anvendes til officielle kampe. Afslag på dispensationsansøgningen har ingen tidsmæssige eller økonomiske konsekvenser for projektet.

Bevillingstekniske oplysninger

Scenarie 1. To 5-mandskunstgræsbaner i reduceret størrelse i forlængelse af hinanden
Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,0 mio. kr. i perioden 2019-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2020 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i august 2020.

Tabel 5 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
- Projektering	550	200			750	550*
- Udførsel		5.250			5.250	
Anlægsudgifter i alt	550	5.450			6.000	550*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift		150	250	250	650	
Afledte serviceudgifter i alt		150	250	250	650	

Scenarie 2. To 5-mandskunstgræsbaner i officiel størrelse ved siden af hinanden og i forbindelse med eksisterende kunstgræsbaner

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,0 mio. kr. i perioden 2019-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2020 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i august 2020.

Tabel 6 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
- Projektering	550	200			750	550*
- Udførelse		5.250			5.250	
Anlægsudgifter i alt	550	5.450			6.000	550*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift		150	250	250	650	
Afledte serviceudgifter i alt		150	250	250	650	

Scenarie 3. To 5-mandsbaner i officiel størrelse med afstand mellem banerne

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 7,0 mio. kr. i perioden 2019-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2020 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2021 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i august 2020.

Tabel 7 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
- Projektering	550	200			750	550*
- Udførelse		6.250			6.250	
Anlægsudgifter i alt	550	6.450			7.000	550*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift		150	250	250	650	
Afledte serviceudgifter i alt		150	250	250	650	

Tilvalg: Opgradering af belysning på eksisterende kunstgræsbaner i Nørrebroparken

Projektet har estimerede anlægsudgifter på 1,1 mio. kr. i perioden 2019-2020. Der skal som en konsekvens af tilvalget tilføres afledte driftsudgifter på 0,05 mio. kr. i 2020 og 0,1 mio. kr. årligt fra 2021 og frem.

Tabel 8 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>						
- Projektering	200				200	200*
- Udførelse		850			850	
Anlægsudgifter i alt	200	850			1.050	200*
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Vedligehold og afledt drift		50	100	100	250	
Afledte serviceudgifter i alt		50	100	100	250	

Tabel 9 – Tidsangivelse

Projektet uanset scenarie forventes igangsat oktober 2018 og ibrugtaget august 2020.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2018
Anlægsprojektet forventes igangsat	Oktober 2018
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2020

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke tidligere været udvalgsbehandlet. Da kun nogle af midlerne er stjernemarkerede, kræver projektet yderligere udvalgsbehandling inden igangsættelse.

Tabel 10 – Bydel og adresse

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

Tabel 11 – Tidligere afsatte midler

I Budget 2018 blev der afsat 0,3 mio. kr. til en screening og 0,5 mio. kr. til en foranalyse vedrørende kunstgræsbaner på Nørrebro.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2018						800	
Afsatte midler i alt						800	



TM3 Dræning af fodboldbaner på Damhusengen



Baggrund

I Budget 2018 blev der afsat 0,5 mio. kr. til en forundersøgelse af mulighederne for dræning af fodboldbanerne på Damhusengen. Teknik- og Miljøforvaltningen har i foråret 2018 gennemført en forundersøgelse med henblik på at vurdere, hvilken løsning, der kan skabe bedre fodboldbaner gennem dræning, og samtidig bevare naturkvaliteten i den sydlige del af Damhusengen.

Indhold

Damhusengen, som fodboldbanerne ligger på, er karakteriseret ved at være gammel fjordbund, og dele af engen skal forblive våde af hensyn til særligt beskyttede arter som flagermus, der benytter området til fouragering. De seneste år er der også registreret ynglende viber i de våde områder. Det er derfor vigtigt at sikre, at dræningen af fodboldbanerne ikke risikerer at dræne de områder, der ønskes våde.

Forundersøgelsen beskriver fire løsninger for afledning af vand, som drænes fra fodboldbanerne. For alle løsninger gælder, at der anlægges dræn på alle fodboldbaner og samtidig installeres pumper til at sikre tilstrækkelig afledning af vandet. Dræningen vedrører de to nye fodboldbaner, som ikke tidligere er blevet drænet, samt en genetablering af det eksisterende dræn for den tredje bane. Dræningen vil ske ved at etablere et net af drænledninger (samlet 5,3 kilometer ledninger i alt) i en dybde af ca. 50 centimeter under banerne. Vandet vil samles i to pumpebrønde, hvorfra vandet i sidste ende ledes til Harrestrup Å. Jordens beskaffenhed sammen med drænenes placering tæt under terræn gør, at dræningen ikke vil virke udtørrende på omgivelserne i mærkbart omfang.

Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler på baggrund af foranalysen en løsning, hvor vandet pumpes til en central grøft i midten af det sydlige våde område af Damhusengen. Herved tilføres det våde område yderligere vand, hvilket er en naturmæssig gevinst. Da drænvandet har et højt næringsindhold på grund af gødningen af græsset på boldbanerne, forventes det, at vegetationen i og omkring vandløbet vil blive forholdsvis artsfattig med dominans af græsser og næringskrævende arter. Løsningen er samtidig den enkleste og mindst omkostningstunge af de fire undersøgte løsninger.

Overordnede målsætninger og effekter

Målsætningen er, at projektet skal løfte banekvaliteten og forlænge sæsonen for både organiserede idrætsforeninger og for selvorganiserede brugere.

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at projektet vil have en sundhedsmæssig effekt. Denne effekt vil blive afdækket, såfremt der udmøntes midler til projektet.

Projektet har en estimeret beskæftigelseeffekt på 7,2 årsværk (1,0 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,0 mio. kr. i perioden 2018-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. De afledte driftsmidler vil gå til årlig tømning af sandfang og spuling af dræn og drift af pumper. Derudover øges driften med vertikalskæring og luftning af fodboldbanerne for at få vandet afledt til drænet og samtidig skabe bedre græsvækst. Projektet forventes ibrugtaget i oktober 2019. Der er afsat midler i 2020 til en etårgennemgang af projektet. Dette påvirker ikke ibrugtagningen.

Table 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Anlæg af dræning	Anlæg	200	5.300	500			6.000
Afledt drift	Service		100	300	300	300	1.000
Udgifter i alt		200	5.400	800	300	300	7.000

Koordinering og/eller synergi med genopretningsprojekter og andre projekter

Dræning af fodboldbanerne og skybrudsprojekterne for Harrestrup Å og Damhusengen bliver koordineret. Begge projekter vedrører håndtering af vand, og der kan muligvis opnås synergi mellem projekterne, da dræning af fodboldbanerne kan være med til at lede vandet hurtigere væk fra engen efter skybrud.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er kompliceret, og der er derfor afsat 10 % af anlægsomkostningerne til uforudsete udgifter.

Forundersøgelsen har kortlagt de udfordringer, der kan være ved at lægge dræn i området, herunder hydrogeologiske forhold og jordbundsforhold, så udfordringerne er velbelyste. Området er gammel fjordbund, der indeholder store sten, hvilket kan fordyre projektet, hvis de skal flyttes. Vejrforhold kan eventuelt føre til forsinkelser af projektet.

Området omkring Damhusengen er fredet. I den seneste udviklingsplan for Damhussøen, Damhusengen og Krogebjergparken 2017 fastsættes, hvilke projekter der kan gennemføres indenfor fredningens rammer. Dræning af fodboldbanerne er beskrevet i udviklingsplanen, og det vurderes derfor ikke, at projektet vil kræve dispensation fra fredningen.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 6,0 mio. kr. i perioden 2018-2020. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2020 og frem. De afledte driftsmidler vil gå til årlig tømning af sandfang og spuling af dræn og drift af pumper. Derudover øges driften med vertikalskæring og luftning af fodboldbanerne for at få vandet afledt til drænet og samtidig skabe bedre græsvækst.

Tabel 2 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Udførsel	200	5.300	500			6.000	6.000*
Anlægsudgifter i alt	200	5.300	500			6.000	6.000*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift		100	300	300	300	1.000	
Afledte serviceudgifter i alt		100	300	300	300	1.000	

Tabel 3 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat oktober 2018 og ibrugtaget oktober 2019.

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

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

I Budget 2018 blev der afsat midler til en planlægningsbevilling til dræning af fodboldbaner på Damhusengen.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2018							500
Afsatte midler i alt							500



TM55 Afledt drift til en række nye anlægsprojekter



Baggrund

Der etableres løbende nye anlæg i København. Drift og vedligehold af anlæggene er af stor betydning for københavnernes oplevelse af byen og deres lokalområde som rent og velholdt og for bevarelse af anlæggenes værdi. Teknik- og Miljøforvaltningen fremlægger derfor årligt et samlet budgetønske med henblik på finansieringen af de nye driftsopgaver forbundet med etablering af nye anlæg. Budgetønsket for Budget 2019 vedrører driftsmidler til seks nye anlæg i Københavns Kommune, som skal driftes fra 2019.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at der afsættes en varig driftsbevilling til vedligeholdelse og drift af seks nye anlæg, der ibrugtages eller overtages til drift i 2019 eller ultimo 2018. Der er samlet set behov for at afsætte 2,9 mio. kr. i 2019, 3,8 mio. kr. årligt i perioden 2020-2023 og 3,2 mio. kr. årligt i 2024 og frem til drift af nye anlæg. Dette budgetnotat beskriver kort hvert af de nye anlæg med en redegørelse for allerede afsatte driftsmidler og behovet for supplerende driftsmidler.

1. Cykelsti ved Amagerbanen (0,4 mio. kr. i årlig drift fra 2019 og frem)

Etablering af cykelstien ved Amagerbanen er besluttet i forbindelse med cykelpakken i aftalen om Budget 2012 samt af Borgerrepræsentationen på mødet den 6. februar 2014. Projektet er en kombination af en supercykelsti og et klimatilpasningsprojekt på det gamle baneterræn for Amagerbanen mellem Prags Boulevard og Lergravsvej. Projektet overtages til drift i 4. kvartal 2018.

Der er ikke afsat midler til drift af projektet. I forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets godkendelse af projektforslaget på mødet den 21. august 2017, fremgik det, at Teknik- og Miljøforvaltningen forventede, at cykelstien ved Amagerbanen ville medføre driftsudgifter på 0,2 mio. kr. årligt. I marts 2019 forelå det endelige detailprojekt, og på baggrund af dette er driftsbehovet endeligt estimeret til 0,4 mio. kr. årligt.

Den hydrauliske drift af klimatilpasningsprojektet finansieres af HOFOR og er derfor ikke indregnet.

2. Bryggervangen (0,9 mio. kr. i årlig drift i 2019-2023 og 0,3 mio. kr. i årlig drift i 2024 og frem)

Projektet på Bryggervangen består af fem mindre projekter i kvarteret, som blev besluttet med aftalerne om Budget 2012, Budget 2013, Budget 2015 og Overførselssagen 2014-2015. Projektet omfatter klimatilpasning samt begrønning og opholdsmuligheder i og

omkring Bryggervangen og Sankts Kjelds Plads. Projektet overtages til drift i 4. kvartal 2019.

Der er kun afsat afledt drift til to af de oprindelige fem projekter. I Budget 2015 blev der afsat 0,3 mio. kr. i 2016 og 0,4 mio. kr. fra 2017 og frem til drift af Sankt Kjelds Plads, og der blev med Budget 2016 afsat 0,3 mio. kr. årligt i 2019 og frem til projektet 'Færdiggørelse af klimakvarteret – Bryggervangen'. I forbindelse med Borgerrepræsentationens godkendelse af frigivelsen af anlægsmidlerne til de to projekter på mødet den 22. september 2016, fremgik det af indstillingen, at de manglende driftsmidler på 2,1 mio. kr. fra 2018 og frem søges finansieret i forbindelse med forhandlingerne om Budget 2018. Projektet er efterfølgende blevet forsinket, og Teknik- og Miljøforvaltningen har revurderet driftsbehovet på baggrund af hovedprojektet. Det estimeres, at driftsbehovet kan nedsættes fra 2,5 mio. kr. årligt til 1,8 mio. kr. årligt i perioden 2019-2023 og 1,1 mio. kr. årligt fra 2024 og frem. Fratrukket de allerede afsatte midler, udgør driftsbehovet 0,9 mio. kr. årligt i perioden 2019-2023 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2024 og frem.

3. KMC-areal på Selinevej (0,9 mio. kr. i årlig drift fra 2019 og frem)

KMC har benyttet en grund på Selinevej til jorddeponi. Depotfunktionen er ophørt, da deponeringskapaciteten er fuldt udnyttet. KMC har indgivet en ansøgning til Miljøstyrelsen om endelig tilladelse til, at arealet kan overgå fra depotdrift til almindelig drift af Københavns Kommune, som ejer grunden. Det forventes, at den formelle tilladelse foreligger i løbet af 2018.

På en del af arealet bliver der etableret byskov, og der er afsat 0,2 mio. kr. årligt til drift af denne del af arealet. Driften af de øvrige arealer finansieres fortsat med takstmidler fra jorddeponering. Når grundlaget for takstfinansiering af driften bortfalder, vil det medføre et behov for supplerende driftsmidler på 0,9 mio. kr. årligt.

4. Cykel- og gangbro over Folehaven (0,3 mio. kr. i årlig drift fra 2019 og frem)

Cykel- og gangbroen over Folehaven blev besluttet med Cykelpakke VI i forbindelse med aftalen om Budget 2013. Projektet omfatter den nye cykel- og gangbro i Vigerslevparken med følgeanlæg, en stiforbindelse mellem Sønderkær og Vigerslevvej til erstatning for fortov og cykelsti langs Folehaven og beplantning. Projektet overtages til drift i første kvartal af 2019.

Der er ikke bevilliget midler til afledt drift. I forbindelse med Borgerrepræsentationens godkendelse af frigivelsen af anlægsmidlerne til projektet på mødet den 26. maj 2016, fremgik det af indstillingen, at der som en konsekvens af projektet skulle tilføres 0,3 mio. kr. årligt fra 2019 og frem til drift. Projektet er efterfølgende udvidet med træplantning finansieret af HOFOR, hvilket blev godkendt af Borgerrepræsentationen på mødet den 30. november 2017. Det blev ligeledes besluttet, at eventuelle merudgifter til træplantning, som følge af sagen, afholdes inden for Teknik- og Miljøudvalgets budgetramme.

5. Enghaveparken (0,3 mio. kr. i årlig drift i 2019 og 1,0 mio. kr. i årlig drift i 2020 og frem)

Fornyelse og skybrudssikring af Enghaveparken er besluttet i kvarterplanen for Områdefornyelsen Centrale Vesterbro samt i aftalerne om Budget 2015 og Overførselssagen 2014-2015. Projektet omfatter klimatilpasning samt fornyelse og forbedring af parken, herunder rekreativ brug af regnvand, nye muligheder for ophold samt renovering af bygninger og anlæg i parken. Renoveringen færdiggøres, og parken overgår til drift fra 4. kvartal 2019.

Der er ikke afsat driftsmidler til selve projektet om fornyelse og skybrudssikring af parken. De afledte driftsudgifter blev estimeret i forbindelse med forhandlingerne om Budget 2015. Parkens udformning er efterfølgende ændret, så dens indretning er blevet mere driftstung, og det samlede driftsbehov estimeres at være 1,7 mio. kr. årligt. Der er et eksisterende driftsbudget på 0,7 mio. kr. til drift af parken før renoveringen. Det estimerede driftsbehov fratrukket det eksisterende driftsbudget giver et afledt driftsbehov på 0,3 mio. kr. i 2019 og 1,0 mio. kr. årligt fra 2020 og frem.

I 2016 blev det besluttet at genopføre de to pavilloner, som er tegnet af Arne Jacobsen, i Enghaveparken. Genopførelsen er finansieret af Realdania. De færdige pavilloner skal udlejes gennem KEiD, men indtil pavillonerne kan udlejes, skal Teknik- og Miljøforvaltningen varetage drift og vedligehold. Pavillonerne overtages medio 2019. I estimatet af den afledte drift for de to pavilloner på 0,03 mio. kr. er der taget udgangspunkt i en ledig periode på seks måneder i 2019.

Den hydrauliske drift af klimatilpasningsprojektet i Enghaveparken finansieres af HOFOR og er derfor ikke indregnet. Drift af skøjtebane i parken er bevilliget særskilt og varetages af Kultur- og Fritidsforvaltningen, og det er derfor ikke indregnet.

6. Følager, adgangsvej og sydlig forplads til Ny Ellebjerg Station (0,1 mio. kr. i årlig drift i 2019 og 0,3 mio. kr. i årlig drift i 2020 og frem)

Ifølge lokalplanen for Ny Ellebjerg-området, skal der anlægges et offentligt vej- og pladsanlæg syd for Ny Ellebjerg Station som udbygningsaftaler. Projektet overtages til drift i andet kvartal af 2019. Kun en mindre del er i dag offentlig gang- og cykelsti, mens hovedparten er privat fællesvej eller privat matrikel.

Der er ikke tidligere bevilliget drift til udbygningsprojektet. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer på baggrund af det foreløbige projektmateriale, at driftsbehovet udgør 0,1 mio. kr. i 2019 og 0,3 mio. kr. årligt fra 2020 og frem.

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet understøtter målet i *Fællesskab København* om, at to tredjedele af københavnernes opfatter København som en ren by og at 75 % oplever København som en grøn by i 2025. De nye anlæg er indrettet til ophold, transport og aktivitet, og derfor er drift og vedligehold af anlæggene af stor betydning for københavnernes oplevelse af byen og deres lokalområde som rent og velholdt.

Økonomi

Projektet har estimerede driftsudgifter på 2,9 mio. kr. i 2019, 3,8 mio. kr. årligt i perioden 2020-2023 og 3,2 mio. kr. årligt i 2024 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i januar 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	2023	2024	I alt
Afledt drift til nye anlægsprojekter	Service	2.932	3.847	3.847	3.847	3.847	3.156	21.476
Udgifter i alt		2.932	3.847	3.847	3.847	3.847	3.156	21.476

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede driftsudgifter på 2,9 mio. kr. i 2019, 3,8 mio. kr. årligt i perioden 2020-2023 og 3,2 mio. kr. årligt i 2024 og frem.

Tabel 2 – Serviceudgifter

Service (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og afledt drift	2.932	3.847	3.847	3.847	3.847	3.156	21.476
Serviceudgifter i alt	2.932	3.847	3.847	3.847	3.847	3.156	21.476

Tabel 3 – Tidsangivelse

Projektet forventes ibrugtaget i januar 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2019

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

Bilag

Bilag 1. Uddybning af afledt drift til nye anlægsprojekter



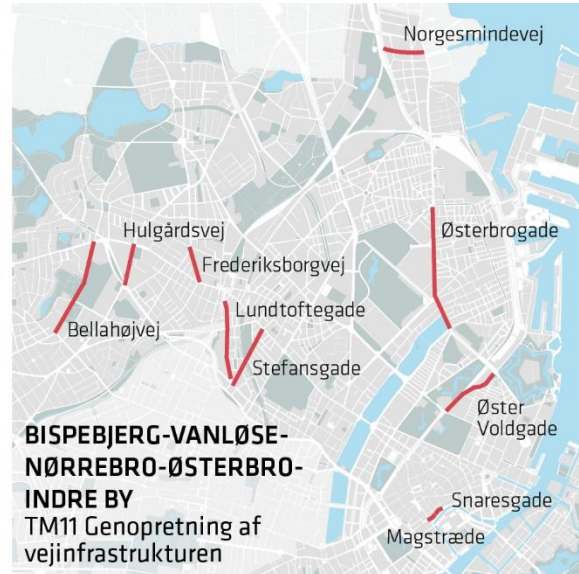
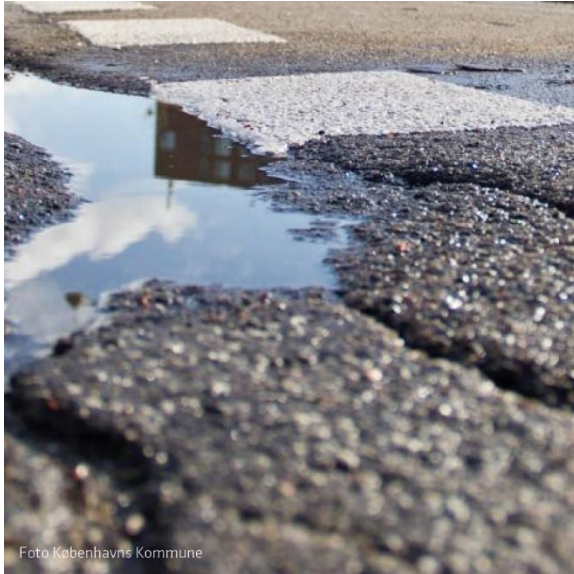
Bilag 1. Uddybning af afledt drift til nye anlægsprojekter

I nedenstående tabel fremgår en oversigt over den afledte drift fordelt på de seks nye anlægsprojekter.

Tabel 1. Afledt drift fordelt på de nye anlægsprojekter

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	2023	2024	I alt
1. Ved Amagerbanen	Service	350	350	350	350	350	350	2.100
2. Bryggervangen	Service	963	963	963	963	963	272	5.087
3. Selinevej	Service	927	927	927	927	927	927	5.562
4. Bro over Folehaven	Service	292	292	292	292	292	292	1.752
5. Enghaveparken	Service	255	1.025	1.025	1.025	1.025	1.025	5.380
6. Følager ved Ny Ellebjerg Station	Service	145	290	290	290	290	290	1.595
Udgifter i alt		2.932	3.847	3.847	3.847	3.847	3.156	21.476

TM11 Genopretning af infrastruktur – Forhindring af yderligere nedslidning



Baggrund

Den københavnske infrastruktur har et stort vedligeholdelses efterslæb. Genopretningsprogrammet *Et løft til vejene* er igangsat i perioden 2013-2022 med henblik på at genoprette byens kørebaner, cykelstier, fortove, afvanding, broer, gadebelysning og signalanlæg. Status er, at der for at undgå yderligere nedslidning skal afsættes 161,0 mio. kr. årligt udover driftsbudgettet på 153,0 mio. kr. og de 133,0 mio. kr., som årligt afsættes inden for Teknik- og Miljøudvalgets Genopretningsramme. De 161,0 mio. kr. blev afsat i forbindelse med Indkaldelsescirkulæret for Budget 2019, og dette budgetnotat er Teknik- og Miljøforvaltningens forslag til udmøntning af midlerne.

Indhold

Dette budgetønske omhandler helhedsgenopretning af de mest nedslidte kørebanestrækninger for 161,0 mio. kr., som gennemføres i 2019. Strækningerne fremgår af tabel 2. Forvaltningen har endvidere udpeget en række strækninger, der fremgår af tabel 2, som vil blive genoprettet, såfremt der er overskydende midler i projektet.

I Budget 2016 blev det besluttet, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal fremlægge en model for opgørelsen af nedslidningen på Københavns Kommunes veje. På den baggrund har forvaltningen årligt udarbejdet *Prioriteringsværktøj for genopretning af kørebaner* til prioritering af genopretningstrængende kørebaner i forbindelse med budgetforhandlingerne.

Jævnfør prioriteringsværktøjet i bilag 2, er strækningerne udvalgt efter behov for genopretning og derudover prioriteret ud fra:

- Trafikal belastning
- Den lokalitetsbestemte sammenhæng mellem de enkelte delstrækninger, da det af fremkommelighedsmæssige og økonomiske årsager er hensigtsmæssigt at genoprette strækninger beliggende i samme område samtidigt
- Synergi med skybrudsprojekter
- Synergi med andre planlagte anlægsaktiviteter.

Ved at planlægge udførelsestidspunktet for helhedsgenopretning af de enkelte projekter på baggrund af koordinering med andre projekter, undgås det, at strækningerne graves op kort tid efter, at de er genoprettet.

Initiativet indeholder mulighed for tilvalg af begrønning og trafiksikkerhed. Genopretningen vil ikke have konsekvenser for træer, bil- og cykelparkering.

Helhedsgenopretning

Helhedsgenopretning indebærer, at nedslidte sammenhængende kørebanestrækninger genoprettes fra facade til facade. Det betyder, at kørebaner, vejbrønde, stikledninger, cykelstier, fortove, belyningskabler og signalanlæg på de pågældende strækninger på én gang genoprettes til nutidig standard. Genopretning til nutidig standard indebærer, at genopretningen sikrer langtidsholdbare, hensigtsmæssige og tidssvarende løsninger. Det betyder, at der i genopretningsprojekterne, hvor det er muligt og hensigtsmæssigt, indarbejdes tilgængeligheds løsninger. Øvrige fordyrende trafiksikkerhedsmæssige tiltag opstilles som tilvalg. Derudover justeres kantstensføringen, så fremkommeligheden optimeres, i de projekter, hvor kantstenen skal genoprettes.

Som en del af genopretningen af kørebanerne udlægges der støjreducerende asfalt i overensstemmelse med Københavns Kommunes støjhandlingsplan for vejstøj. Det betyder, at der udlægges støjreducerende asfalt på de strækninger, hvor der kører flere end 2.000 biler i døgnet, og hastighedsgrænsen er højere end 40 km/t.

Tilvalg: Begrønning

Med tilvalget etableres der jf. bilag 1 begrønning for 1,3 mio. kr. Der er opstillet tilvalg med træer på de vejstrækninger, hvor det er muligt og hensigtsmæssigt. Byens træer har stor værdi for København og københavnere jævnfør Københavns Kommunes træpolitik. Der er en økonomisk og tidsmæssig besparelse ved at forbedre forholdene for eksisterende træer og anden begrønning samtidig med genopretningen. Hvis forholdene for de eksisterende træer ikke forbedres i forbindelse med genopretningen, kan træerødder under belægningen medføre, at der opstår revner og ujævnheder i belægningen allerede i løbet af få år, hvorved belægningens levetid forringes væsentligt. Samtidig undgås skader på de eksisterende træer, når forholdene forbedres i forbindelse med genopretningen.

Tilvalg: Trafiksikkerhed

Med tilvalget etableres der supplerende trafiksikkerhedstiltag for 0,8 mio. kr., jævnfør bilag 1. Ifølge Københavns Kommunes Nul-vision skal København i 2025 være en by, der er så sikker at færdes i, at ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken. Ved at forbedre de trafiksikkerhedsmæssige forhold samtidig med genopretningen øges trafiksikkerheden i København, og der opnås en økonomisk og tidsmæssig besparelse ved at gennemføre projekterne sammen.

Overordnede målsætninger og effekter

Helhedsgenopretning understøtter målsætningerne fra *Fællesskab København* om, at 75 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik i 2025, samt at antallet af stærkt støjbelastede boliger er mere end halveret i 2025.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 193 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 161,0 mio. kr. i perioden 2018-2019 inklusiv nat- og/eller weekendarbejde. Den sidste genoprettede strækning forventes ibrugtaget i december 2019.

Såfremt der skal prioriteres i strækningerne på baggrund af et eventuelt anlægsmåltal, således at ikke alle strækninger i tabel 2 kan genoprettes i 2019, vurderes det hensigtsmæssigt at opdele Østerbrogade i op til tre etaper Dag Hammerskjolds Allé – Nordre Frihavnsgade, Nordre Frihavnsgade – Nøjsomhedsvej, og Nøjsomhedsvej - Jagtvej. Derudover prioriteres projekter, der allerede er koordineret og/eller har synergi med andre anlægsprojekter.

Tilvalg: Begrønning

Tilvalget med begrønning har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,3 mio. kr. i 2019. Der skal som en konsekvens af tilvalget tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2020 og frem.

Tilvalg: Trafiksikkerhed

Tilvalget med trafiksikkerhed har estimerede anlægsudgifter på i alt 0,8 mio. kr. i 2019. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. årligt fra 2020 og frem.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Helhedsgenopretning	Anlæg	5.000	156.000				161.000
Tilvalg: Begrønning	Anlæg		1.300				1.300
Afledt drift begrønning	Service			60	60	60	180
Tilvalg: Trafiksikkerhed	Anlæg		840				840
Afledt drift trafiksikkerhed	Service			11	11	11	33
Udgifter i alt		5.000	158.140	71	71	71	163.353

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

I forbindelse med behandlingen af Anlægsanalyse 2016 besluttede Teknik- og Miljøudvalget den 30. maj 2016, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal arbejde videre med syv konkrete tiltag til reduktion af omkostninger på anlægsområdet. Effektiviseringsbesparelserne er indregnet i økonomitabellerne. Effektiviseringerne gælder alene for helhedsgenopretningen. Der forventes ikke effektivisering på tilvalgene, da der kun regnes med tilkøbsprisen for disse.

Tabel 2 - Overordnet økonomi for de enkelte genopretningsprojekter og tilvalg (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2019 p/l)	Anlæg 2018-2019	Begrønning	Afledte årlige serviceudgifter: begrønning	Trafiksikkerhed	Afledte årlige serviceudgifter: trafiksikkerhed
Absalonsgade (Halmtorvet - Svendsgade)	7.500			10	1
Bellahøjvej (Godthåbsvej - Frederikssundsvej)	21.000			100	1
Frederiksborgvej (Frederikssundsvej - Glasvej)*	8.000				
Hulgårdsvej (Borups Allé - Frederikssundsvej)*	12.500				
Lundtoftegade	32.000			30	1
Magstræde	2.000				
Norgesmindevej*	6.000	300	10	400	2
Snaregade	2.500				
Stefansgade*	11.500				
Øster Voldgade (Sølygade - Oslo Plads)	17.500	500	25	240	4
Østerbrogade (Dag Hammerskjolds Allé - Jagtvej)	40.500	500	25	60	2
Udgifter i alt:	161.000	1.300	60	840	11
<i>Ekstra helhedsgenopretning såfremt der er overskydende midler **</i>					
Adelgade	13.500				
Cort Adellers Gade	2.000				
Grøndals Parkvej (Rebildvej - Nedertoften)	22.500				
Tordenskjoldsgade	6.000				

* I Budget 2018 (BR 5. oktober 2017) (A, F, O og Ø) blev der afsat en pulje på 157,0 mio. kr. til helhedsgenopretning af en række konkrete strækninger i 2018 (Genopretningspakke 2018). I forbindelse med projekteringen af arbejderne viste det sig, at udgiften til genopretningen ville overstige den økonomiske ramme. Tre af strækningerne blev derfor udskudt til forhandlingerne om Budget 2019 (BR 22. marts 2018). For Stefansgade gælder endvidere, at det i aftalen om Overførelsessagen 2017-2018 blev besluttet at afsætte 1,0 mio. kr. til hastighedsdæmpende foranstaltninger på Stefansgade og til trafiksikring af Nørrebro rutens krydsning af Stefansgade i 2019. Trafiksikkerhedsforanstaltningerne skal gennemføres som en del af helhedsgenopretningen af Stefansgade i 2019.

** Såfremt der ikke er bevilget midler til genopretning af strækningerne i den mellemliggende periode, vil strækningerne blive prioriteret ud fra det overskydende beløbs størrelse. Det eventuelt overskydende beløbs størrelse kendes ultimo 2019, hvorefter ekstra strækninger kan genoprettes. Der er ikke opstillet begrønnings- og trafiksikkerhedstilvalg til disse strækninger.

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojekterne er relativt ukomplicerede. Der er på den baggrund afsat 15 % til uforudsete udgifter og 5 % i risikotillæg. Genopretningen af strækningerne afholdes inden for den samlede anlægsbevilling. Der kan dog opstå uforudsete forhold i de enkelte projekter, der først kan konstateres ved projekteringen som eksempelvis bærelagens tilstand.

En samlet bevilling giver økonomisk fleksibilitet og mulighed for at udføre mest mulig genopretning inden for den samlede bevilling. Det er både af hensyn til økonomi og fremkommelighed vigtigt at udnytte synergi med skybrudsprojekter og andre anlægsprojekter. Projekterne koordineres og samtænkes derfor med andre større anlægsprojekter, hvorfor ændringer i tidsplanen for udførelse af andre anlægsprojekter kan få betydning for prioriteringen af de genopretningstrængende strækninger.

I budgetteringen er det forudsat, at det kun er de nedslidte dele af vejbrønde, cykelstier, fortove, belyningskabler og signalanlæg på strækningerne, der genoprettes. Der er således ikke budgetteret med en fuldkommen genopretning af alle elementer, men med en andel, der svarer til det gennemsnitlige genopretningsbehov for de respektive vejelementer. Størrelsen er baseret på de erfaringer, som Teknik- og Miljøforvaltningen har oparbejdet i forbindelse med genopretning af vejområdet. Der er budgetteret med afvigelser i mængderne af vejelementer, der trænger til at blive genoprettet.

I forbindelse med projekteringen kan der vise sig ukendte ledningsforhold. Tilvalget om begrønning er derfor under forudsætning af, at der ikke er ledninger, som hindrer, at der kan plantes nye træer. Omfanget af begrønningstilvalg vil blive vurderet nærmere på hver af de enkelte strækninger i forbindelse med projekteringen. Tiltagene afholdes inden for den samlede anlægsbevilling.

Bevillingstekniske oplysninger

Helhedsgenopretningen har estimerede anlægsudgifter på i alt 161,0 mio. kr. i 2018-2019 inkl. nat- og/eller weekendarbejde. Med begrønning og trafiksikkerhed er de estimerede anlægsudgifter 163,1 mio. kr. Der skal som en konsekvens af begrønning tilføres afledte driftsudgifter på 0,1 mio. kr. årligt fra 2020 og frem til pleje af træer. Der skal som en konsekvens af trafiksikkerhed tilføres afledte driftsudgifter på 0,01 mio. kr. årligt fra 2020 og frem.

Tabel 3 – Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
<i>Anlægsudgift</i>							
- Projektering, projekt- og byggeledelse	5.000	14.000				19.000	19.000*
- Udførelse		142.000				142.000	142.000*
- Tilvalg: Begrønning		1.300				1.300	1.300*
- Tilvalg: Trafiksikkerhed		840				840	840*
Anlægsudgifter i alt	5.000	158.140				163.140	163.140
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Tilvalg: Begrønning			60	60	60	180	
- Tilvalg: Trafiksikkerhed			11	11	11	33	
Afledte serviceudgifter i alt			71	71	71	213	

Tabel 4 – Tidsangivelse

Anlægsprojektet forventes igangsat januar 2019 og ibrugtaget december 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2018
Anlægsprojekt forventes igangsat	Januar 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2019

Øvrige tekniske oplysninger

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

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere bevilget anlægsmidler til helhedsgenopretning eller udlægning af støjreducerende asfalt på de pågældende strækninger. Der er dog tidligere afsat midler til genopretning af andre kørebaner, afvanding, fortove, cykelstier og signalanlæg i forbindelse med genopretningsprogrammet ”Et løft til vejene”.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Genopretningsramme 2016	18.443						
Budgetaftale 2013	33.000						
Budgetaftale 2014		68.200					
Budgetaftale 2015			34.000				
Overførselssagen 2014-2015				1.000			
Budgetaftale 2016				173.500			
Genopretningsramme 2019					74.000		
Budgetaftale 2017					141.900		
Genopretningsramme 2020					89.300		
Budgetaftale 2018						172.000*	
Genopretningsramme 2021						92.640	
Afsatte midler i alt	51.443	68.200	34.000	174.500	305.200	264.640	

* I Budget 2018 (BR 5. oktober 2017) (A, F, O og Ø) blev der afsat en pulje på 157,0 mio. kr. til helhedsgenopretning af en række konkrete strækninger i 2018. I forbindelse med projekteringen af arbejderne viste det sig, at udgiften til genopretningen ville overstige den økonomiske ramme, hvorfor tre af strækningerne er udskudt til forhandlingerne om Budget 2019 (BR 22. marts 2018). De 172,0 mio. kr. indeholder, udover de 157,0 mio. kr., 15,0 mio. kr. til helhedsgenopretning af Nordre Frihavsgade, der blev bevilget midler til i ”TM74 Nordre Frihavsgade som cykelgade” i Budget 2018.

Bilag

Bilag 1. Oversigt over tilvalg.

Bilag 2. Prioriteringsværktøj for genopretning af vejstrækninger, maj 2018.



Bilag 1 – Oversigt over tilvalg

Trafiksikkerhedstilvalg

Absalonsgade (Halmtrovet-Svendsgade)

I krydset Absalonsgade/Svendsgade er der registreret en del bilister, der ikke overholder den skilte hastighed. Sammenholdt med at der er en børneinstitution, er det ønskeligt, at der etableres en hævet flade for at sænke hastigheden. Fladen skal udformes, så den er overkørbar for busser, da der er daglig busdrift til udflytterbørnehaven.

Udgiften er estimeret til 10.000 kr.
Afledt drift 1.000 kr./år

Bellahøjvej etape 1 (Godthåbsvej - Frederikssundsvej):

Der er en del fodgængere, der krydser vejen, hvorfor der er behov for et støttepunkt, der sikrer en tryk krydsning af vejen. Støttepunktet skal udformes, så det er flytbart, af hensyn til det årlige Copenhagen Historic Grand Prix. Løbet kræver, at der ikke er faste genstande i vejen.

Udgiften er estimeret til 100.000 kr.
Afledt drift 1.000 kr./år

Lundtoftegade

Der er mange fodgængere, der krydser gaden. Med mange parkerede biler, vanskelige oversigtsforhold og en del gennemkørende trafik, er det ønskeligt at etablere en midterhelle, der giver en mere tryk og sikker krydsning af gaden.

Udgiften til etablering af midterhelle er estimeret til 30.000 kr.
Afledt drift 1.000 kr./år.

Norgesmindevej:

Vejen er i myldretiden meget trafikeret, da mange benytter vejen som en gennemkørselsvej. Dette, sammenholdt med at der er mange børn og ældre, der benytter vejen og krydser denne, tilsiger, at der er behov for at dæmpe hastigheden på vejen og skabe mere sikre krydsninger.

Udgiften for etablering af to nye bump estimeres til 80.000 kr.
Ingen afledt drift.

Udgiften til etablering af otte fortovsudvidelser er estimeret til 320.000 kr.
Afledt drift 2.000 kr. /år

18. maj 2018

Sagsnr.
2017-0375266

Dokumentnr.
2017-0375266-12

**Udvikling af
anlægsprogrammer**

Islands Brygge 37
Postboks 339
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

Øster Voldgade (Sølvgade - Oslo Plads):

Vejen er stærkt trafikeret i myldretiden. Dette, sammenholdt med at der er flere børneinstitutioner på strækningen, tilsiger, at der bør etableres mere sikre krydsninger. Det anbefales, at der etableres tre krydsningsmuligheder for cyklister i eksisterende heller og fem krydsningsmuligheder for fodgængere og cyklister ved ny etablerede heller.

Udgiften til otte støttepunkter er estimeret til 165.000 kr.
Afledt drift 4.000 kr./år.

For at øge trafikikkerheden ved Nyboder Skole omlægges 20 meter cykelsti med ny afmærkning.

Udgifterne hertil er estimeret til 75.000 kr.
Ingen afledt drift.

Østerbrogade (Dag Hammerskjolds Allé – Jagtvej):

På strækningen mellem Trianglen og Nøjsomhedsvej er der behov for flere og mere sikre krydsningsmuligheder, hvorfor der foreslås etableret to støttepunkter.

Udgiften hertil er estimeret til 60.000 kr.
Afledt drift 2.000 kr./år.

Begrønningstilvalg**Norgesmindevej:**

På de foreslåede fortovsudvidelser (jf. trafikikkerhedstilvalg) kan med der fordel plantes nye træer.

Udgiften til fire supplerende træer er estimeret til 300.000 kr.
Afledt drift 10.000 kr./år.

Øster Voldgade (Sølvgade - Oslo Plads):

Det brede vejforløb sammen med banegraven giver et godt indtryk. Samtidig er der mange overskridelser af den skiltede hastighed. Ved at plante træer får gaden et mere grønt præg, og den vil visuelt fremstå smallere.

Udgiften til ti supplerende træer er estimeret til 500.000 kr.
Afledt drift 25.000 kr./år.

Østerbrogade (Dag Hammerskjolds Allé – Jagtvej):

Flere af strækningens bygninger er trukket 5–6 meter tilbage fra gaden, hvilket giver et huller og ujævnt karreforløb. Ved at plante træer i disse ”huller” strammes karreforløbet op, og gaden gives en tiltrængt begrønning.

Udgiften til ti supplerende træer er estimeret til 500.000 kr.
Afledt drift 25.000 kr./år.

PRIORITERINGSVÆRKTØJ FOR GENOPRETNING AF VEJSTRÆKNINGER

MAJ 2018



BAGGRUNDEN FOR PRIORITERINGSVÆRKTØJET

I Budget 2016 (BR 1. oktober 2015) (A, B, C, F, I, O og V) blev det besluttet, at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle fremlægge en model for opgørelsen af nedslidningen på kommunens vejinfrastruktur. På den baggrund har forvaltningen hvert år til brug for budgetforhandlingerne udarbejdet dette prioriteringsværktøj. Prioriteringsværktøjet beskriver det økonomisk optimale tidspunkt for genopretningen og prioriterer de genopretningstrængende vejstrækninger.

Forvaltningen har i denne version af prioriteringsværktøjet kvalificeret prissætningen af strækninger yderligere ved at anvende en ny beregningsmetode, som er baseret på

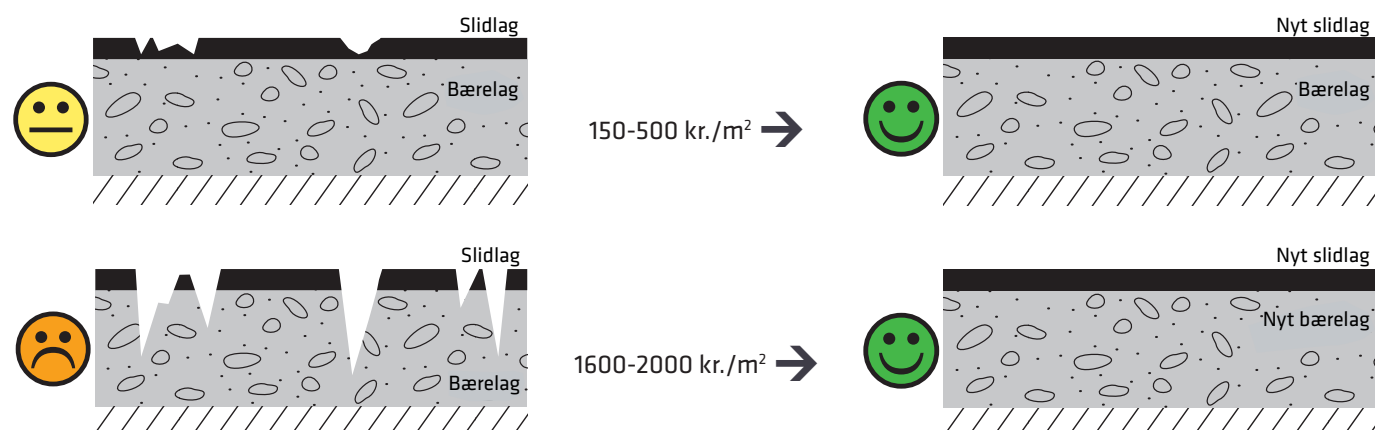
enhedspriser fra de fireårige rammeaftaler, som forvaltningen har indgået med tre entreprenører i forbindelse med Genopretningspakke 2018.

Da København er en dynamisk by, er værktøjets prioriteringsliste ikke statisk, og listen udgør et øjebliksbillede af den mest hensigtsmæssige prioriterede rækkefølge. Nye projekter samt ændringer i planlagte projekter kan have betydning for de mulige synergieffekter - og dermed for prioriteringen af strækningerne. Denne udgave af prioriteringsværktøjet giver et øjebliksbillede pr. maj 2018.

GENOPRETNING PÅ DET ØKONOMISK OPTIMALE TIDSPUNKT

Genopretning bør ske på det økonomisk optimale tidspunkt. Hvis genopretningen sker senere, vil der blive anvendt uforholdsmæssigt mange midler på reparationer, og der vil ske en accelereret skadesudvikling af de øverste asfalter.

Når små skader i kørebanernes overfladebelægning ikke bliver udbedret, trænger vand ned og skader de underliggende konstruktioner. Det er betydeligt dyrere at genoprette en vejstrækning, når de underliggende konstruktioner er beskadiget.



I praksis sker skadesudviklingen af de underliggende konstruktioner forholdsvis langsomt, da huller og revner i overfladebelægningen løbende repareres. Dette er dog også dyrt, da der anvendes mange midler på reparationer, som holder i meget kort tid. I dag er det nødvendigt at anvende 30 % af driftsbudgettet til kørebaner på akutte reparationer, hvilket skyldes, at kørebanerne ikke genoprettes på det økonomisk optimale tidspunkt. Optimalt burde der kun anvendes 5-10 % af driftsbudgettet på reparationer.

Det økonomisk optimale tidspunkt er ikke en eksakt dato men et tidsmæssigt interval på 1-2 år. Dette giver mulighed for koordinering med andre anlægsaktiviteter, uden at det fordyrer genopretningen.

Det er essentielt, at projekter, der overlapper hinanden geografisk, udføres i rigtig rækkefølge. Derfor medfører koordineringen i nogle tilfælde, at genopretningen af en vejstrækning bør udskydes, selvom det vil kræve en merudgift til reparationer i nogle år. For eksempel er det samlet set økonomisk fordelagtigt at udskyde genopretning af en strækning, der burde genoprettes i 2019 til 2021, hvis der skal udføres et stort fjernvarmeprojekt i 2020, hvor hovedparten af strækningen skal graves op.

ØVRIGE KONSEKVENSER VED IKKE AT GENOPRETTE RETTIDIGT

Fremkommelighed

- Ujævne og hullede veje nedsætter flowet i trafikken.
- Udskydelse af genopretning giver større renoveringsarbejder og dermed længerevarende afspærringer.

Sikkerhed

- Ujævne og hullede veje øger risikoen for ulykker.
- Hullede veje er årsag til materielle skader.

Komfort

- Ujævne og hullede veje er til gene for cyklister, busser og bilister på vejene.
- Ujævne veje med vandsamlinger medfører opsprøjt af vejvand på cyklister og fodgængere.



PRIORITERINGSMODEL (figurene er illustrative)

Mange vejstrækninger har passeret det økonomisk optimale tidspunkt for genopretning – og antallet stiger. Det er derfor nødvendigt at prioritere, hvilke af vejstrækningerne der skal genoprettes først.



Københavns Kommunes vejnet

TRIN 1 – Teknisk vurdering

Til at beregne genopretningsbehovet har Københavns Kommune kombineret kvantitative data og kvalitative vurderinger. På baggrund af tilstandsregistreringer af alle vejstrækninger beregner kommunens IT-vejsystem, hvilke vejstrækninger der ud fra det økonomisk optimale tidspunkt bør genoprettes nu.



Genopretningstrængende vejstrækninger

TRIN 2 – Koordinering

Mange eksterne og interne aktører arbejder med vejinfrastrukturen, og derfor er det nødvendigt at foretage en omfattende koordinering med andre planlagte projekter, eksempelvis metroarbejde, ledningsarbejde og skybrudssikring. Koordineringen understøtter således fremkommelighed og giver mulighed for økonomiske synergieffekter. På baggrund af koordineringsprocessen vurderes det, hvilke strækninger der kan udføres, og hvilke der skal udskydes. Ligeledes identificeres det, hvilke synergieffekter der er med andre anlægsaktiviteter.



Genopretningstrængende vejstrækninger efter koordinering

TRIN 3 – Prioritering

På baggrund af koordineringen laves der et anlægsoverslag på de vejstrækninger, som kan genoprettes. Forvaltningen anvender i forbindelse med Budget 2019 og videre frem en ny beregningsmetode, som kvalificerer prissætningen af vejstrækninger yderligere. Den nye metode er mere detaljeret og er baseret på konkrete enhedspriser fra de fireårige rammeaftaler, som forvaltningen har indgået med tre entreprenører i forbindelse med Genopretningspakke 2018. Samtidig er opgørelsen af arealer og mængder for afvanding, følgearbejder (herunder ramper, inventar, striber m.m.), fortov og cykelsti opgjort mere præcist.

Når strækningerne er prissat, prioriteres de med udgangspunkt i:

- Den enkelte strækningens **tilstand**.
- Strækningens **trafikale belastning**. De trafikalt tungt belastede veje vægtes højere end lokalveje, både af hensyn til trafiksikkerhed, fremkommelighed og økonomi, idet nedbrydningen af de trafikbelastede strækninger sker langt hurtigere.

Dertil kommer, at der i prioriteringen tages højde for:

- **Den lokalitetsbestemte sammenhæng** mellem de enkelte delstrækninger. Af hensyn til fremkommelighedsmæssige og økonomiske årsager er det hensigtsmæssigt at genoprette strækninger beliggende i samme område samtidig.
- **Synergi med skybrudsprojekter**
- **Synergi med andre planlagte anlægsaktiviteter**, såsom begrønnings-, cykelsti-, busprioriterings- og byrumsprojekter.



Genopretningstrængende vejstrækninger i prioriteret rækkefølge

PRIORITERING AF VEJSTRÆKNINGER

Der arbejdes med en etårig planlægningshorisont for genopretning i Budget 2019. På baggrund af koordineringsprocessen i modellens Trin 2, anvendes Trin 3 for alle de genopretningstrængende strækninger, der kan udføres i 2019. Trin 3 munder ud i en prioriteringsliste, der giver et grundlag for prioritering mellem de mange genopretningstrængende vejstrækninger.

Nedenstående prioriteringsliste indeholder alle de vejstrækninger, som kan genoprettes i 2019. Strækningerne er inden for prioritet 1-4 listet i alfabetisk rækkefølge.

Skemaet nedenfor viser en forenklet tilgang til, hvordan forvaltningen i praksis prioriterer vejstrækningerne ved at inddеле dem i prioritet 1-4 ud fra deres tilstand og trafikale belastning.

		TILSTAND		
		÷÷÷	÷÷	÷
TRAFIKAL BELASTNING	stor	1	2	3
	lille	2	3	4

Vejstrækningerne inddeles indledningsvist i prioritet 1-4 ud fra deres tilstand og trafikale belastning. En vejstrækning med meget dårlig tilstand (÷÷÷) med en lille trafikale belastning vil dermed opnå en prioritet 2. Brostensbelagte gader vægtes på lige fod med trafikerede veje, da de er mere komplicerede at hullappe end asfalterede veje.

Prioriteringen af vejstrækningerne er en kompleks proces. Koordinering og synergi med andre projekter har stor betydning for valget af strækninger, og derfor er det eksempelvis ikke altid de mest trafikerede veje, der prioriteres højest. Dertil kommer, at anlægsprojekter er dyre, hvorfor det er afgørende, at de projekter, der overlapper geografisk, udføres i rigtig rækkefølge og helst i samme forløb. Det vil som følge heraf ikke altid være prioritet 1-strækninger, forvalt-

ningen indstiller. Eksempelvis kan et skybrudsprojekt på en prioritet 3-strækning medføre, at strækningen indstilles til genopretning. Derudover vil nogle vejstrækninger nedbrydes hurtigere end andre, hvilket medfører ændringer i deres tilstand og dermed deres prioritet.

I udvælgelsen af vejstrækninger slås strækninger med lokalitetsbestemt sammenhæng sammen til én gruppe, da det af fremkommelighedsmæssige og økonomiske årsager er hensigtsmæssigt at genoprette mindre strækninger beliggende i samme område samtidig. Ved udvælgelsen tages der også højde for, at det af hensyn til fremkommeligheden er mest hensigtsmæssigt at genoprette vejstrækninger flere steder i byen frem for koncentreret i én bydel.

Vejstrækninger uden trafikale belastning er ofte mindre komplicerede at genoprette end strækninger med meget trafik, og de kan ofte eksekveres hurtigere. Af hensyn til planlægningen af udførelsen, kan det være hensigtsmæssigt at have større trafikerede vejstrækninger såvel som mindre komplicerede strækninger uden trafikale belastning.

I prioriteringslisten indgår et anlægsoverslag for helheds-genopretning af de enkelte strækninger. Ved samtænkning med andre aktiviteter og projekter vil der være en besparelse i forhold til de angivne overslag, da samtænkning er økonomisk fordelagtig. Den konkrete besparelse afhænger af hvor stor synergi, der er mellem genopretningen og aktiviteten. Ved samtænkning undgås også gentagne fremkommelighedsgener i forbindelse med anlægsarbejderne.

Ved en etårig planlægningshorisont er der ofte ikke samme mulighed for at samtænke og opnå synergi med skybrudsprojekter og andre anlægsprojekter som ved en længere planlægningshorisont. Det skyldes, at der skal afsættes mere tid til projektering ved samtænkning, samt at der ikke er den nødvendige tid til høringsperioder og myndighedsgodkendelser.

Vejnavn	Prioritet	Anlægs- overslag (i mio. kr. 2019 p/l)	Synergi med skybruds- projekter	Synergi med andre anlægsak- tiviteter
Amagerbrogade (Sundbyvester Plads - kommunegrænsen)	1	26		X
Cort Adelers Gade	1	2		
Folke Bernadottes Allé (nr. 4 til Indiakaj)	1	9		
Frederiksborgvej (Frederikssundsvej - Glasvej)	1	8		
Grøndals Parkvej (Rebildvej - Nedertoften)	1	22,5		
Hulgårdsvej (Borups Allé - Frederikssundsvej)	1	12,5		
Kløvermarksvej	1	26		
Kongens Nytorv (fra Holmens Kanal til Nyhavn)	1	4,5		
Lundtoftegade	1	32		

Vejnavn	Prioritet	Anlægs- overslag (i mio. kr. 2019 p/l)	Synergi med skybruds- projekter	Synergi med andre anlægsak- tiviteter
Lyngbyvej	1	22,5		
Prags Boulevard (Laplandsgade - Uplandsgade, Strandlodsvej - Prøvestensbroen)	1	9,5		
Rådhuspladsen (Vestergade - Lavendelstræde og Jernbanegade - Vesterbrogade)	1	9,5		
Strandvænget	1	16		
Tomsgårdsvej	1	18,5		
Tuborgvej (Frederiksborgvej - kommunegrænsen)	1	50		X
Vester Farimagsgade (Ved Vesterport - H.C. Andersens Boulevard)	1	8,5		
Vesterbrogade (Bernstorffsgade - Helgolandsgade)	1	9,5		
Vigerslev Allé	1	68		
Vigerslevvej (Hanstedvej - Vigerslev Allé)	1	23		X
Østrigsgade (Donaugade - Øresundsvej)	1	10		
Absalonsgade	2	7,5		
Agnes Henningsens Vej	2	2		
Alleen	2	1,5		
Amager Strandvej (Øresundsvej - kommunegrænsen)	2	19,5		X
Amagerfælledvej	2	27		
Arne Jacobsens Allé (Center Boulevard - Ørestad Boulevard)	2	10,5		
Bardenflethsgade	2	2		
Bavnehøj Allé	2	8		
Bellahøjvej (Godthåbsvej-Frederikssundsvej)	2	21		
Blågårds Plads (rundt om pladsen)	2	1,5		
Bogfinkevej	2	1,5		
Borups Allé (Hornbækgade - Borups Pl. samt ramper mellem Hulgårdsvej og Frederikssundsvej)	2	18		
Bregnerødgade	2	2,5		
Center Boulevard (v. kryds Vejlands Allé og sidste 150 m. til Øresundsmotorvejen)	2	5		
Christmas Møllers Plads (Sydsyssen - Vermlandsgade)	2	6		X
Dag Hammerskjöld's Allé (kryds ved Øster Farimagsgade)	2	2		
Ellebjergrvej	2	48,5		
Elsdyrsgade	2	5,5		
Enghave Plads	2	3		
Folmer Bendtsens Plads	2	4		
Forlandet	2	19		
Frederikssundsvej (Lygten - Hejrevej og Bellahøjvej - kommunegrænsen)	2	94,5		
Fridtjof Nansens Plads	2	2,5		
Gamle Vasbygade	2	1,5		
Gammel Køge Landevej (Carl Jacobsens Vej - kommunegrænsen)	2	4		
Godthåbsvej (25 m ved Grøndal St. - og fra nr. 246 til Sallingvej)	2	2,5		
Grønningen	2	16		X
Gyldenløvesgade (Nørre Søgade - Åboulevarden)	2	5		
H.C. Andersens Boulevard	2	47		

Vejnavn	Prioritet	Anlægs- overslag (i mio. kr. 2019 p/l)	Synergi med skybruds- projekter	Synergi med andre anlægsak- tiviteter
Halmtorvet (lige numre: Abel Cathrines Gade - Gasværksvej og ulige numre: Slagtebo- derne - Sønder Boulevard)	2	5,5		
Hamletsgade	2	6		
Hannemanns Allé (Center Boulevard - Ørestad Boulevard)	2	8		
Hans Kirks Vej	2	1,5		
Haraldsgade	2	19,5		X
Haregade	2	4		
Henrik Pontoppidans Vej	2	1,5		
Holmbladsvænge	2	1		
Humlebækgade	2	5		
Husumvej (nr. 15 - 107)	2	18,5		
Hyltebro	2	1		
Ingerslevsgade	2	36		
Irlandsvej (Sundbyvestervej - kommunegrænsen)	2	14,5		
Jyllingevej	2	49,5		
Kobbelvænget	2	2,5		
Kongelundsvej (Vejlands Allé - Agerhønestien 82)	2	40,5		
Kroghsgade	2	1,5		
Lersø Parkallé	2	34		X
Lille Istedgade	2	1,5		
Lyongade (Normandigade - Wittenberggade)	2	5,5		
Løngangstræde	2	1		
Marskensgade	2	4,5		
Nordbanegade	2	3,5		
Nørre Farimagsgade (Ahlefeldsgade - Frederiksborggade)	2	5,5		
Nørre Søgade (Turesensgade - Gyldenløvesgade)	2	2,5		
Ove Rodes Plads	2	1,5		
P. Knudsens Gade (Peter Sabroes Gade - Sjælør Boulevard)	2	15		
Peter Vedels Gade	2	2		
Plads v. Georginev./ Gyldenlak	2	1		
Pommernsgade	2	1		
Roskildevej (Peter Bangs Vej - Rødovre kommunegrænse)	2	22		
Rungsted Plads	2	2,5		
Rødkildevej	2	3,5		
Rørsangervej	2	2		
Sankt Kjelds Plads	2	5		
Saxtorphsvej	2	3		
Skjalm Hvides Gade	2	1,5		
Skotterupgade	2	2,5		
Slotsherrensvej (kommunegrænsen - Solrødvej og første 50 m fra Jyllingevej)	2	26		
Stefansgade	2	11,5		

Vejnavn	Prioritet	Anlægs- overslag (i mio. kr. 2019 p/l)	Synergi med skybruds- projekter	Synergi med andre anlægsak- tiviteter
Store Mølle Vej	2	3		
Stormgade	2	4		
Strandlodsvej	2	24		X
Strandøre	2	6		
Sturlasgade	2	2,5		
Tagensvej (Tuborgvej - Frederiksborgvej)	2	6	X	X
Thit Jensens Vej	2	1		
Tietgensbroen	2	2		
Tietgensgade (H.C. Andersens Boulevard - Tietgensbro)	2	10		X
Tordenskjoldsgade	2	6		
Torvegade	2	11,5		
Tove Ditlevsens Plads	2	1		
Uplandsgade	2	19,5		
Valby Langgade (Pile Allé - Skolegade og Vigerslevvej - Roskildevej)	2	30,5		
Vindebrogade	2	6		
Ørestads Boulevard (Amager Boulevard - Njalsgade og Tom Kristensens Vej - Asger Jorns Allé)	2	56		
Øresundsvej (Amagerbrogade - Østrigsgade)	2	9		
Øster Allé (Blegdamsvej - nr. 7)	2	1,5		
Øster Voldgade (Sølvgade - Oslo Plads)	2	17,5		
Østerbrogade (Dag Hammerskjolds Allé - Jagtvej)	2	40,5		
Åboulevard (Rosenørns Allé - Hans Egedes Gade)	2	25		
Ågade (nr. 90 - nr. 154)	2	12,5		
Ålekistevej	2	41,5		
Adelgade	3	13,5		
Aggersborggade	3	2		
Annebergvej	3	3,5		
Artillerivej (Rundholdtsvej - Vejlands Allé)	3	27		
Balders Plads	3	1		
Birkegade	3	2		
Bispebjerg Bakke	3	10		
Bispebjerg Torv	3	3		
Borgmester Christiansens Gade	3	26,5		
Borthigsgade	3	3,5		
Bystævnet	3	11		
Bøhmensgade	3	2		
Classensgade (Østerbrogade - Strandboulevarden)	3	14,5		
Colbjørnsensgade	3	4,5		
Dybbølgade	3	8,5		
Edith Rodes Vej	3	3,5		
Egegade	3	1,5		

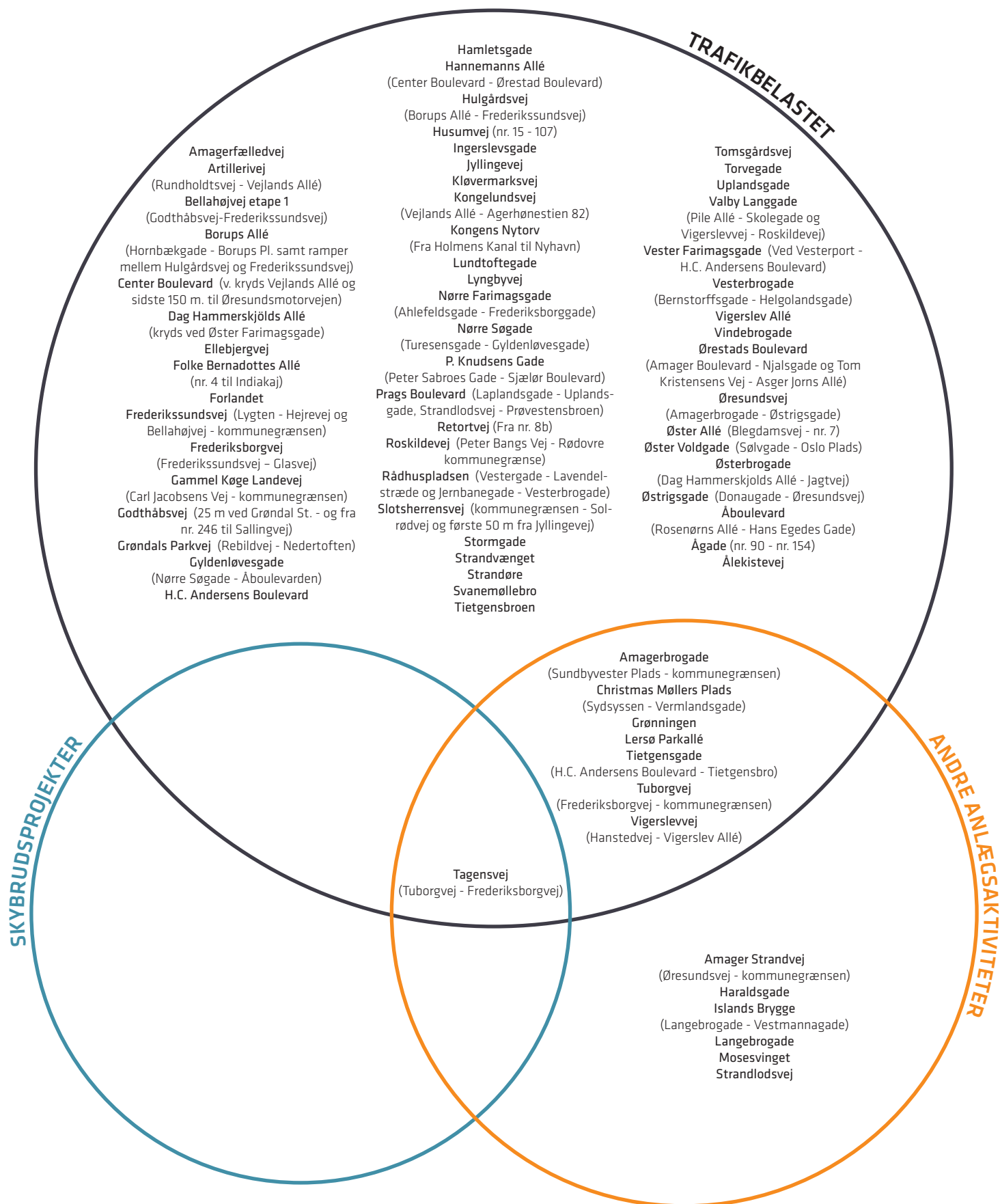
Vejnavn	Prioritet	Anlægs- overslag (i mio. kr. 2019 p/l)	Synergi med skybruds- projekter	Synergi med andre anlægsak- tiviteter
Engvej (kryds v. Sorrentovej samt Vibrandsvej - Hedegaardsvej)	3	5		
Fragtvej	3	1		
Gadelandet (Frederikssundsvej - Arildsgård)	3	5,5		
Gartnergade	3	2		
Gaunøvej	3	3,5		
Geislersgade	3	2		
Gormsgade	3	2,5		
Gransangervej	3	3		
Grønnemose Allé	3	11,5		
Hambrosgade (Otto Mønstedts Gade - Polititorvet)	3	2		
Hammelstrupvej	3	6,5		
Hans Knudsens Plads (fra nr. 3 til Borgervænget)	3	1		
Hans Tavsens Gade (nr. 1 - 7 og fra nr. 11 til Hans Egedes Gade)	3	6,5		
Hansstedvej	3	2,5		
Hedebygade	3	2		
Herman Triers Plads	3	2,5		
Hulgårds Plads	3	1		
Hyrdevangen	3	10		
Isafjordsgade	3	2,5		
Islands Brygge (Langebrogade - Vestmannagade)	3	4		X
Islevhusvej	3	26		
Jacob Erlandsens Gade	3	2		
Jerichausgade	3	2,5		
Jernbanegade	3	2,5		
Julius Thomsens Gade	3	4		
Jydeholmen	3	10,5		
Kampmannsgade	3	4		
Kastrupvej (Øresundsvej - Tycho Brahes Allé)	3	43		
Kattesundet	3	2		
Kay Fiskers Vej	3	2		
Kildevældsgade (Vennemindevej - Østerbrogade uden Kuhlausgade - Niels W. Gades)	3	2,5		
Klitmøllervej	3	6		
Kornblomstvej	3	1,5		
Kronborggade	3	4,5		
Kulbanevej (Hannemans Vænge - Centerparken 24)	3	6,5		
Küchlersgade	3	2,5		
Kærsangervej	3	2,5		
Langebrogade	3	9		X
Langelinie (Langelinie Allé - Nordre Toldbod samt 80 meter sidevej ved Langeliniebro)	3	9		
Larslejsstræde	3	2		
Lipkesgade (Kastelsvej - Classensgade)	3	2		

Vejnavn	Prioritet	Anlægs- overslag (i mio. kr. 2019 p/l)	Synergi med skybruds- projekter	Synergi med andre anlægsak- tiviteter
Lundevangsvej	3	4,5		
Lyshøjgårdsvej (Kjældgårdsvej - Molbechsvej, kryds Toftegårds Allé + sidste 60 m til Fengersvej)	3	2,5		
Lønstrupvej	3	2,5		
Magstræde	3	2		
Mosesvinget	3	6		X
Mozarts Plads	3	1,5		
Mysundegade	3	2		
Njalsgade (Artillerivej - Amagerfælledvej)	3	11,5		
Nordkrog	3	4		
Norgesmindevej	3	6		
Novembervej	3	1,5		
Ny Carlsberg Vej (Enghavevej - Vesterfælledvej)	3	5,5		
Nygårdsvej	3	4		
Nøddebogade	3	1		
Nørrebrogade (Hyltebro - Lygten)	3	4		
Odinsgade	3	2,5		
Ole Maaløes Vej	3	2,5		
Omøgade	3	2		
Oslo Plads	3	7,5		
Otto Baches Allé	3	12,5		
Peder Hvitfeldts Stræde	3	1		
Platanvej	3	1		
Prinsesse Charlottes Gade	3	4,5		
Prinsessegade (Christianshavns Voldgade - Torvegade, nr. 61-69, samt fra nr. 78)	3	7		
Prisholmvej	3	3,5		
Ragnagade	3	2		
Ragnhildgade	3	3		
Rantzausgade (nr. 8-26 og Hans Egedes Gade - Jagtvej)	3	7,5		
Reersøgade	3	2		
Rejsbygade	3	1,5		
Retortvej (Fra nr. 8b)	3	13,5		
Reventlowsgade (Vesterbrogade - Istedgade)	3	2,5		
Reverdilsgade	3	2		
Romsdalsgade	3	1		
Rosenørns Allé	3	6		
Ruten (Høje Gladsaxe Vej - Langhusvej)	3	23		
Røsågade	3	3		
Rådmandsgade	3	12,5		
Sankt Jakobs Gade	3	3		
Sankt Kjelds Gade	3	5		

Vejnavn	Prioritet	Anlægs- overslag (i mio. kr. 2019 p/l)	Synergi med skybruds- projekter	Synergi med andre anlægsak- tiviteter
Sibeliusgade	3	8,5		
Sigurdsgade	3	6		
Sjællandsgade	3	14		
Skellet	3	5		
Slotsgade	3	1,5		
Slusevej	3	5,5		
Smyrnavej	3	3		
Snaregade	3	2,5		
Snorresgade	3	4		
Sorgenfrigade	3	2		
Sorrentovej	3	1,5		
Sortedam Dossering	3	31		
Stenosgade	3	3,5		
Stevns-gade	3	3,5		
Stoltenbergsgade	3	2		
Strandgade	3	4		
Strømmen	3	1		
Studiestræde	3	4		
Sundbyvester Plads (ulige numre)	3	2		
Sundbyvestervej	3	9		
Svanemøllebro	3	1,5		
Svanevænget	3	1		
Sønder Boulevard (ulige numre)	3	16,5		
Thorshavnsgade	3	3		
Tingvej	3	7		
Todesgade	3	1		
Torveporten	3	2,5		
Trianglen	3	3,5		
Trommesalen	3	2		
Trondhjems Plads	3	1		
Tullinsgade	3	1,5		
Tyrolsgade	3	1,5		
Tøndergade	3	1,5		
Utterslev Torv (Rentemestervej - Skoleholdervej)	3	2		
Ved Glyptoteket	3	1		
Ved Linden	3	1		
Vedbækgade	3	2		
Vejlegade	3	1		
Vester Søgade (nr. 5 - 37)	3	6,5		
Vester Voldgade (Jarmers Plads - Rådhuspladsen)	3	4,5		

Vejnavn	Prioritet	Anlægs- overslag (i mio. kr. 2019 p/l)	Synergi med skybruds- projekter	Synergi med andre anlægsak- tiviteter
Vestergårdsvej	3	2		
Vesterled	3	2,5		
Vestmannagade	3	1		
Wittenberggade	3	8		
Woltersgade	3	1		
Ørholmgade	3	1		
Ørnevej	3	2		
Øselsgade	3	1		
Østerled	3	1		
Åbenrå (Landemærket - Hausers Plads)	3	1		
Åkandevej (nr. 55 - Ruten)	3	1,5		
Arendalsgade	4	3		
Bagerstræde	4	1		
Brorsonsgade	4	1,5		
Esromgade	4	3,5		
Ewaldsgade	4	1,5		
Indiakaj	4	3,5		
Italiensvej (nr. 25 til nr. 63 - kun ulige numre)	4	7		
Kanslergade	4	2		
Korsgade	4	6		
Krabbesholmvej	4	3		
Laplandsgade	4	3		
Leifsgade	4	6,5		
Lundedalsvej	4	5		
Nannasgade	4	3,5		
Nina Bangs Plads	4	1		
Pilesvinget	4	3		
Sankelmarksgade	4	2,5		
Syvens Allé	4	1		
Vandværksviadukten	4	1		
Ved Mønten	4	1		
Vennemindevej (Jagtvej - Tåsingegade)	4	4		

Nedenstående figur giver et samlet overblik over, hvilke strækninger der er trafikalt belastede, og med hvilke der kan skabes synergi med skybrudsprojekter og andre planlagte anlægsaktiviteter.



**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

BYENS FYSIK
Udvikling af Anlægsprogrammer

Foto Ursula Bach, Københavns Kommune
Layout TMF Byens Fysik



INVESTERINGSFORSLAG

Forslagets titel: Geografisk tilpasset vintertjeneste

Kort resumé: Forvaltningen ønsker at få en mere geografisk tilpasset glatførebekæmpelse, så Vintertjenestens ruter og dosering af tømiddel (herunder salt) tager højde for den differentierede glatføresituation i enkelte geografisk afgrænsede områder i byen.

Der søges om midler fra: Investeringspuljen

Fremstillende forvaltning: Teknik- og Miljøforvaltningen

Berørte forvaltninger:

<input type="checkbox"/>	Økonomiforvaltningen	<input type="checkbox"/>	Socialforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Kultur- og Fritidsforvaltningen	<input checked="" type="checkbox"/>	Teknik- og Miljøforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Børne- og Ungdomsforvaltningen	<input type="checkbox"/>	Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen
<input type="checkbox"/>	Sundheds- og Omsorgsforvaltningen		

Angiv p/l:

1.1 FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

1.000 kr. 2019 p/l	Styringso mråde	2019	2020	2021	2022	2023
Varige ændringer						
Løn	Drift	-100	-200	-300	-300	-300
Øvrigt drift	Drift	-300	-600	-900	-900	-900
Samlet varig ændring		-400	-800	-1.200	-1.200	-1.200
Implementeringsomkostninger						
Projektledelse	Drift	200	100			
Materialeindkøb	Drift	100	3.400	200		
Samlede implementeringsomkostninger		300	3.500	200		
Samlet økonomisk påvirkning		-100	2.700	-1.000	-1.200	-1.200
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	5 år					
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	5 år					

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

1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

Teknik- og Miljøforvaltningens Vintertjenestes nuværende set-up afspejler en meget standardiseret tilgang til glatførebekæmpelse i København. Det betyder, at forvaltningen gennemfører samme indsats i hele byen, uafhængigt af, at der kan være kraftige lokale afvigelser rundt om i byen.

Forvaltningen ønsker derfor at få en mere geografisk tilpasset glatførebekæmpelse, så Vintertjenestens ruter og dosering af tømiddel (herunder salt) tager højde for den differentierede glatføresituation i enkelte geografisk afgrænsede områder i byen uden at gå på kompromis med sikkerheden. Dette vil give forvaltningen mulighed for at graduere indsatsen i forhold til brugen af ressourcer, materiel og tømidler, således at miljøet tilgodeses, og forvaltningens ressourcer udnyttes bedst muligt.

1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Forvaltningens Vintertjeneste benytter i dag tre digitale driftsstyringsystemer: Vinterman, Roadcast og Vejvejr. De hjælper blandt andet med GPS-styring i forhold til ruteplanlægning, saltspredning, udkald af mandskab, timer og materielstyring, og dataopsamling fra de 13 stationære målestationer, der er opsat forskellige steder i byen. På nuværende tidspunkt er de eksisterende system ikke i stand til at behandle al den tilgængelige data, som de stationære målestationer kan generere. Forvaltningen ønsker derfor at investere i en opgradering af de nuværende driftssystemer, så forvaltningen bliver i stand til udnytte mere af den indsamlede datamængde fra de stationære målestationer. Samtidig ønsker forvaltningen at supplere de stationære målestationer med en mobil målestation, der skal måle på udvalgte interesseområder i kortere eller længere tid.

Derudover skal der indkøbes saltspredere, som vil kunne styre udlægningen af salt på et højere niveau end i dag, så spredningen tilpasses behovet på vejene på baggrund af den indsamlede data.

1.4 ØKONOMI

Forvaltningen glatførebekæmper ensartet over hele byen, men oplever at behovet for glatførebekæmpelse varierer meget fra de enkelte geografiske områder af byen. Forvaltningen ønsker med forslaget at investere i en opgradering af de eksisterende driftsstyringsystemer, indkøb af en mobil målestation samt indkøbe nye saltspredere, som vil kunne styre udlægningen af salt på et højere niveau end i dag. Ligeledes afsættes der et mindre beløb til projektledelse.

Forslaget giver forvaltningen mulighed for bedre at behandle data fra forvaltningens driftsstyringsystemer, så de faste ruter i glatførebekæmpelsen kan opbrydes alt efter, hvor der er behov glatførebekæmpelse i stedet for at forsætte en ensartede glatførebekæmpelse over hele byen. Dette vil medføre en optimering i brugen af materiel og mandskab, fordi der kun glatførebekæmpes, der hvor behovet er. Samtidig vil det mindske brugen af tømiddel, fordi materialet i højere grad kan differentiere mængden af tømiddel alt efter behov.

Tabel 1. Varige ændringer, service

	1.000 kr. 2019 p/l				
	2019	2020	2021	2022	2023
Løn	-100	-200	-300	-300	-300
Øvrigt drift	-300	-600	-900	-900	-900
Varige ændringer totalt, service	-400	-800	-1.200	-1.200	-1.200

Tabel 2. Serviceinvesteringer i forslaget

	1.000 kr. 2019 p/l					Innovationspulje (sæt X)
	2019	2020	2021	2022	2023	
Projektledelse	200	100				
Materielindkøb	100	3.400	200			
Investeringer totalt, service	300	3.500	200			

1.5 FORDELING PÅ UDVALG

Forslaget vedrører alene Teknik- og Miljøudvalget.

1.6 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Forvaltningen vil påbegynde implementering i 2019.

1.7 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Forslaget har været behandlet på Center-MED. Medarbejdere har været involveret i udarbejdelsen af forslaget. I forbindelse med forslaget vil forvaltningen være i dialog med Vejdirektoratet, som står for driften af de driftsstyringssystemer som forvaltningen benytter i forbindelse med glatførebekæmpelsen. Dette skal sikre den bedst mulige udnyttelse af den data, som en opgradering af systemerne vil bibringe.

1.8 FORSLAGETS EFFEKT

Forvaltningen forventer, at forslaget vil medføre en mere adaptiv glatførebekæmpelse, så forvaltningen i højere grad gennemfører glatførebekæmpelse, hvor der er behov.

1.9 OPFØLGNING

	Hvordan måles succeskriteriet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Økonomisk besparelse ved mindsket kørsel og brug af materiel	Forbrugstal i forhold til brug af materiel og kørsel i driftssystemet Vinterman i forbindelse med de enkelte udkald	Teknik- og Miljøforvaltningen	Fra 2019 og frem

1.10 RISIKOVURDERING

En risiko for at kunne opnå effektiviseringen vil være, hvis vejrforholdene ændrer sig, så der i højere grad er brug for en mere ensartet glatførebekæmpelse modsat på nuværende tidspunkt, hvor behovet er lokaliseret geografisk, hvilket vil medføre mere kørsel og brug af tømiddel end forventet.

1.10 HVEM ER HØRT?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Ja	10.04.2018

INVESTERINGSFORSLAG

Forslagets titel: Insourcing af brolæggeropgaver ved større driftsprojekter

Kort resumé: Forslaget indebærer, at forvaltningen insourcer brolæggeropgaver ved større driftsprojekter, som varetages af eksterne. Mindre brolæggeropgaver blev insourcet i forvaltningen i 2015.

Der søges om midler fra: Investeringspuljen

Fremstillende forvaltning: Teknik- og Miljøforvaltningen

Berørte forvaltninger:

<input type="checkbox"/> Økonomiforvaltningen	<input type="checkbox"/> Socialforvaltningen
<input type="checkbox"/> Kultur- og Fritidsforvaltningen	<input checked="" type="checkbox"/> Teknik- og Miljøforvaltningen
<input type="checkbox"/> Børne- og Ungdomsforvaltningen	<input type="checkbox"/> Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen
<input type="checkbox"/> Sundheds- og Omsorgsforvaltningen	

Angiv p/l:

1.1 FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

1.000 kr. 2019 p/l	Styringsområde	2018	2019	2020	2021	2022
Varige ændringer						
Sparede eksterne omkostninger	Service		-3.000	-4.000	-4.000	-4.000
Tilkomne interne omkostninger (løn mv.)	Service		2.625	3.500	3.500	3.500
Samlet varig ændring	Service		-375	-500	-500	-500
Implementeringsomkostninger						
Indkøb af materiel	Anlæg		2.000			
Samlede implementeringsomkostninger			2.000			
Samlet økonomisk påvirkning			1.625	-500	-500	-500
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	5					
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	5					

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

1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

I 2015 blev mindre brolæggeropgaver insourcet i Teknik- og Miljøforvaltningen til udførelse i Center for Vejvedligehold og KMC, men der bruges fortsat eksterne brolæggere ved større driftsprojekter. Bro-læggerne til mindre opgaver er fuldt insourcet, og forvaltningen har mange gode erfaringer med intern løsning af brolæggeropgaverne. Det foreslås derfor at insource større brolæggeropgaver med det formål at realisere omkostningsbesparelser og opnå andre positive effekter for forvaltningen.

1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Forslaget indebærer, at forvaltningen med virkning fra primo 2019 opsiger samarbejder med eksterne leverandører om brolæggeropgaver ved større driftsprojekter og insourcer opgaverne til egen udførelse. I den forbindelse ansættes syv medarbejdere og indkøbes materiel.

1.4 ØKONOMI

I 2017 har der været udgifter til eksterne brolæggere på omkring 4,0 mio. kr. Forvaltningen vurderer, at denne opgave kan løses internt ved at udvide brolæggerteamet med seks brolæggere og én opgavekoordinator. Lønomsikninger inkl. pension og overhead beløber sig til omkring 3,5 mio. kr. Dermed vil der være et årligt besparelsespotential på omkring 0,5 mio. kr. Denne økonomiske vurdering er baseret dels på en konkret vurdering af omfang og omkostninger i de konkrete opgaver, dels erfaringer fra den foretagne insourcing af mindre brolæggeropgaver med virkning fra 2015.

Derudover vil der være en engangsinvestering på omkring 2,0 mio. kr. til indkøb af værktøj, 3 stk. biler og 2 maskiner til at sætte kantsten.

Tabel 1. Varige ændringer, service

	1.000 kr. 2019 p/l				
	2018	2019	2020	2021	2022
Sparede eksterne omkostninger		-3.000	-4.000	-4.000	-4.000
Tilkomne interne omkostninger (løn mv.)		2.625	3.500	3.500	3.500
Varige ændringer totalt, service		-375	-500	-500	-500

Tabel 2. Anlægsinvesteringer

	1.000 kr. 2019 p/l				
	2018	2019	2020	2021	2022
Indkøb af materiel		2.000			
Investeringer totalt, anlæg		2.000			

1.5 FORDELING PÅ UDVALG

Forslaget vedrører alene Teknik- og Miljøforvaltningen.

1.6 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Efter godkendelse i forbindelse med vedtagelse af budgettet, kan forslaget uden videre implementeres i forvaltningen. Materielindkøbene vil som følge af anlægsloftet dog først kunne foretages i 2019, og derfor forudsættes opstart omkring 1. april 2019.

1.7 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Forslaget har været behandlet på Center-MED. Medarbejdere har været involveret i udarbejdelsen af forslaget. Der har desuden været dialog med de eksterne parter, som i dag varetager opgaverne om ændringerne.

1.8 FORSLAGETS EFFEKT

Udover det økonomiske besparelsespotential forventes insourcing af brolæggeropgaver ved større driftsprojekter at skabe en større smidighed og bedre flow i opgaveløsning, da brolæggeropgaven ikke længere vil være bundet af en entrepriseraftale med rigide rammer.

Derudover bærer forvaltningen ikke samme risiko, som eksterne entreprenører ift. uforudsete udgifter, da arbejder udført internt faktureres efter faktiske udgifter og ikke er bundet af enhedspriser i entrepriseaftalen. Det giver en større robusthed overfor udgifter, der ikke var forudset inden arbejdets igangsætning.

Endvidere må der forventes et kvalitetsløft, da fokus bliver lagt på opgavens løsning frem for, at der skal opnås en fast indtjening.

1.9 OPFØLGNING

	Hvordan måles succeskriteriet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Det forventede økonomiske besparelspotentiale realiseres	Regnskabstal for 2019 sammenholdes med realiserede udgifter i 2017 og 2018, idet der tages højde for volumenforskydninger i opgavens omfang.	Ledelsen i Byens Fysik/CVK	Foråret 2020 i forlængelse af lukning af Årsregnskab 2019.

1.10 RISIKOVURDERING

Der er ingen særlige risici ved forslaget.

1.11 HVEM ER HØRT?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Ja	10.04.2018

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

INVESTERINGSFORSLAG

Forslagets titel: BC16 Insourcing af it-plattform for spildevandsstyring

Kort resumé: Med dette forslag adskilles vandløbsdriften fra den historiske binding til kloakdriften. Forudsætningen for at kunne gøre det er, at der bliver etableret et nyt IT-baseret overvågningssystem af vandløb. En anden forudsætning er, at der udarbejdes et forarbejde til nye vandløbsregulativer.

Der søges om midler fra: Investeringspuljen

Fremstillende forvaltning: Teknik- og Miljøforvaltningen

1.1 FORSLAGETS SAMLEDE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

1.000 kr. 2019 p/l	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	2023
Varige ændringer						
Effektiviseringspotentiale ved hjemtagelse af SRO	Service		-510	-510	-490	-490
Samlet varig ændring			-510	-510	-490	-490
Implementeringsomkostninger						
Indkøb og overdragelse af it-systemer	Service	650				
Projektmedarbejder	Service	600				
Udarbejdelse af regulativer/handleplaner	Service	1.140				
Samlede implementeringsomkostninger		2.390				
Samlet økonomisk påvirkning		2.390	-510	-510	-490	-490
Tilbagebetalingstid baseret på serviceeffektivisering	6 år					
Tilbagebetalingstid baseret på totaløkonomi	6 år					

1.2 BAGGRUND OG FORMÅL

I løbet af de seneste ti år har forholdene i søer og vandløb ændret sig markant på grund af en stadig større regnmængde og hyppigere skybrud. Det betyder, at administration og forvaltning af vandløbene skal tage hensyn til klimaændringerne og det øgede afvandingsbehov. Dette kan bedst ske under en løbende afvejning mellem afvanding, klima og miljø. For den del af Københavns vandsystem, som tidligere har været administreret af forsyningsselskaberne, er der etableret et overvågningssystem, SRO (Styring, Regulering og Overvågning; IT- platform for spildevandsstyring), som online logger hydrauliske informationer og data fra vandsystemet. Denne styringsmodel er fortsat placeret i HOFOR, og det er HOFOR, som funktionelt indsamler informationer af den fysiske vandløbsdrift via kontrakter indgået med forvaltningen. Forvaltningen finder, at dette er administrativt og operationelt uhensigtsmæssigt, blandt andet fordi TMF ikke direkte har indflydelse på styringssystemets udformning, men også fordi systemet alene knytter sig til kloakdriften, og ikke indeholder alle vandområder og hydrauliske forhold, hvilket betyder, at systemet ikke kan det, det skal kunne på nuværende tidspunkt.

Formålet med dette investeringsforslag er at hjemtage det nuværende IT-baserede overvågningssystem, SRO, fra HOFOR og implementere det i forvaltningen med henblik på at omfatte alle søer og vandløb i Københavns Kommune med afvandingsmæssig interesse. Systemet skal løbende kunne monitorere de hydrauliske forhold i kommunen. Endvidere skal systemet generere data til fremtidige projekter.

I forlængelse af dette skal forvaltningen revidere de nuværende vandløbsregulativer med henblik på at udarbejde regulativer for sammenhængende vandområder. For vandområder, hvor der ikke skal udarbejdes regulativer, bør der udarbejdes handle-/aktivitetsplaner. Det er centralt, at der er en sammenhæng mellem disse dokumenter SRO-systemet, således at der kan sikres en helhedsorienteret løsning i forhold til miljø, afstrømning og klima.

Det nuværende kontraktmæssige forhold vedrørende drift og vedligeholdelse af ferskvand med HOFOR bør konkurrenceudsættes. Det er her effektiviseringen realiseres.

1.3 FORSLAGETS INDHOLD

Forslaget bygger på tre adskilte dele, som indbyrdes er en forudsætning for hinanden.

1. Indkøb og overdragelse af software samt data til implementering af et SRO-systemet i forvaltningen
2. Tilvejebringelse af et grundlag for vandløbsregulativer for offentlige vandløb samt handle-/aktivitetsplaner for private vandløb med Københavns Kommune som ejer
3. Udbud af vandløbsdriften. Det er ved konkurrenceudsættelse af vandløbsdrift og vedligeholdelse, at der forventes en besparelse. Hvis vi ikke kan få tilbageført de data, som er nødvendige, og hvis vi ikke kan få investeringsmidler til at implementere SRO-systemet, så har vi ikke det nødvendige grundlag for at beskrive og gennemføre udbuddet. Med andre ord – hvis der ikke kan opsættes et SRO-system dækkende samtlige vandløb i Københavns Kommune, vil det ikke være muligt at beskrive den nødvendige drift og dermed ikke muligt at hjemtage den nødvendige besparelse.

Organisering

SRO-systemet samt drift, overvågning og vedligeholdelse lægges hos Teknik- og Miljøforvaltningen. Forvaltningen er allerede i dag drifts- og vedligeholdelsesansvarlig for søer og vandløb og anvender SRO-systemet beliggende i HOFOR. Endvidere varetager Teknik- og Miljøforvaltningen det kontraktmæssige forhold vedrørende drift og vedligeholdelse af ferskvand med HOFOR.

I forlængelse af dette, kan det være nødvendigt at fastholde en nær kontakt til HOFOR og No-vafos.

Overflytning, opsættelse og implementering af SRO-systemet foretages af rådgiver og konsulent.

Teknik- og Miljøforvaltningen foretager udbuddet af de nuværende kontraktlige forhold med HOFOR.

1.4 ØKONOMI

I perioden juni 2018 – maj 2020 er det nødvendigt at ansætte en deltidsansat til 0,3 mio. kr. for hvert år til understøttelse af dataopsamling og overdragelse af SRO.

Københavns Kommunes kontrakt med HOFOR er en fastprisaftale på kr. 1,9 mio. kr. til løsning af SRO-forhold, teknisk drift på ni bygværker og syv pumpestationer samt drift af Actiflo renseanlæg inkl. pumpestation. Udgiftsfordelingen på de enkelte områder er ikke angivet. Fældningsstoffer mm. til drift af renseanlæg afregnes af Københavns Kommune, men indgår i den samlede drift af anlæg. De samlede udgifter for HOFOR's ydelser er således kr. 2,3 mio. kr. årligt.

Tabel 1. Varige ændringer, service

	1.000 kr. 2019 p/l				
	2019	2020	2021	2022	2023
Effektiviseringspotentiale ved hjemtagelse af SRO		-510	-510	-490	-490
Varige ændringer totalt, service		-510	-510	-490	-490

Tabel 2. Serviceinvesteringer i forslaget

	1.000 kr. 2019 p/l				
	2018	2019	2020	2021	2022
Projektmedarbejder (halvtid – akademisk)		600			
Indkøb og overdragelse af SRO		650			
Forarbejde til regulativer/handleplaner		1.140			
Investeringer totalt, service		2.390			

1.5 FORDELING PÅ UDVALG

Forslaget vedrører kun Teknik- og Miljøforvaltningen.

1.6 IMPLEMENTERING AF FORSLAGET

Forslaget vil blive implementeret i perioden 2018 -2021 med forventet opstart 1. juni 2018. Implementeringen af SRO i Teknik- og Miljøforvaltningen forventes at forgå i 2019. Den direkte hjemtagelse af det nuværende interface samt historiske data, udviklingen af det kommunale interface samt klargørelse til yderlige logningsmuligheder sker i 2019. Endelig datalogning fra det samlede sø- og vandløbssystem sker også i løbet af 2019, hvor også yderligere funktioner (f.eks. aflastning fra kloaksystemet til søer og vandløb) indlægges i SRO. Forarbejdet til regulativer og handleplaner sker ligeledes i 2019. Udarbejdelse af endelige regulativer og handleplaner sker som led i forvaltningens løbende drift.

1.7 INDDRAGELSE AF SAMARBEJDSPARTNERE

Inddragelse af forsyningsselskaberne (HOFOR og Novafos) vil ske i tilfælde af, at disse ønsker at bidrage med nødvendige data fra deres anlæg.

Gennem udbud søges rådgivning til at forestå det tekniske arbejde i forbindelse med SRO samt den egentlige udarbejdelse af regulativerne. Der eksisterer flere rådgivningsvirksomheder, der allerede har en indgående viden om det Københavnske sø- og vandløbssystem samt kloakeringsforhold i byen.

I forbindelse med projektets gennemførelse skal Rødovre, Gladsaxe, og Gentofte Kommune samt staten oplyses om sagen. For emner vedrørende vandløbsforhold på Amager skal Vandlaug samt By og Havn inddrages.

1.8 FORSLAGETS EFFEKT

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, af forslagets effekt er, at vandløb og søer i København kan monitoreres direkte fra én it-plattform, hvilket i sig selv er en effektivisering. Medarbejdere kan hurtig få overblik over, hvorvidt styringsstrategier, hydrauliske forhold og afstrømninger er i overensstemmelse med regulativer, handleplaner og andre myndighedsforhold.

It-systemet, regulativerne og handleplaner kan løbende opdateres i forhold til diverse forvaltningsmæssige afgørelser. Endvidere vil systemet understøtte en hurtig datagenerering til brug for f.eks. skybrudsprojekter. Derudover kan systemet evaluere gennemførte klimatilpasningsprojekter, der har udledning til sø- og vandløbssystemet.

Borgere og brugere kan få information om hvilke præmisser og forhold, der er gældende for Københavns sø- og vandløbsforvaltning.

Forudsætningerne for forslaget er, at modifikationer i forhold til driften vil give en besparelse, samtidig med at den efterfølgende drift og vedligeholdelse bliver mere administrativ korrekt og giver en større genomsigtighed i forhold til den samlede opgaves løsning. Det skal endvidere være nemmere at servicere interne og eksterne parter.

1.9 OPFØLGNING

Teknik- og Miljøforvaltningen følger op på projektets succeskriterier:

	Hvordan måles succeskriteriet?	Hvem er ansvarlig for opfølgning?	Hvornår gennemføres opfølgningen?
Gennemsigtighed	Ved en spørgeskemaundersøgelse til centrale, interessenter og brugere, dvs. interesseorganisationer, besøgende, systembrugere og entreprenører.	Teknik- og Miljøforvaltningen	En gang om året efter endelig implementering spørges de hyppigste brugere
Anvendelighed	Ved en spørgeskemaundersøgelse til centrale interessenter og brugere, dvs. interesseorganisationer, besøgende, systembrugere og entreprenører.	Teknik- og Miljøforvaltningen	Direkte forespørgsel af hvorvidt systemet har kunnet levere det forventede 2021
Prioritering	Ved en spørgeskemaundersøgelse til centrale interessenter og brugere, dvs. interesseorganisationer, besøgende, systembrugere og entreprenører.	Teknik- og Miljøforvaltningen	En gang om året spørges om den anvendte information har været tilstrækkelig til at foretage de nødvendige skøn

1.10 RISIKOVURDERING

Der er en tidsmæssig risiko forbundet med SRO-overførelsen på grund af uklarhed vedrørende HOFOR's it-plattform.

Umiddelbart kan det ikke afklares, hvor mange informationer systemet vil kunne rumme, da det er afhængigt af en velvillighed fra f.eks. forsyningsselskaber til at lægge online-data til rådighed for systemet.

Antallet af interessenter på Amager er meget stort, hvilket kan betyde, at processen afvikles langsommere.

1.11 HVEM ER HØRT?

	Ja/Nej	Dato for godkendelse
Center for Økonomi, Økonomiforvaltningen	Ja	12.04.2018

	Ja/Nej/Ikke relevant	Hvis ja, skriv kort konklusionen. Skal være afsluttet inden udvalgsgodkendelse.
Ejendomsfaglig vurdering	Ikke relevant	
Koncern IT	Nej	KC it er endnu ikke kontaktet, da vi ikke kender it systemets omfang
HR-kredsen	Ikke relevant	
Velfærdsanalytisk vurdering	Ikke relevant	



TM203 Nedlæggelse af bevillingen til fælles gårdhaver

Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om nedlæggelse af bevilling til fælles gårdhaver til Budget 2019.

Københavns Kommune har siden 1960'erne anlagt fælles gårdhaver i de ældre boligkvarterer med hjemmel i byfornyelsesloven. De fælles gårdhaver skal sikre nære, grønne friarealer til københavnerne og sørge for, at den ældre boligmasse kan tilbyde tidssvarende friarealer og holdes attraktiv i forhold til nybyggede boliger. Samtidig bidrager de fælles og grønnere gårdhaver til, at kommunens politikker om mere bynatur, flere træer, klimatilpasning og fællesskab også opfyldes på private arealer i boligområderne.

Karréer kan komme i betragtning til en fælles gårdhave, hvis de indfrier de lovbundne kriterier, der er angivet i Byfornyelsesloven. En fælles gårdhave skal etableres for flere ejendomme (minimum 2 matrikler), der overvejende er opført før 1960, ikke har overvægt af støttet byggeri, og som har utilfredsstillende opholdsarealer.

Gårdhaveprojekterne udvikles i tæt samarbejde med beboerne, og et nedsat gårdlaug står efterfølgende for gårdhavens drift. Der lægges vægt på, at projekterne sikrer optimal udnyttelse af de begrænsede arealer og opfylder lokale ønsker om lege- og opholdsarealer, affaldshåndtering og cykelparkering, beplantning og flere træer samt håndtering af hverdagsregn.

Indhold

Konsekvenser for fremtidige gårdhaveprojekter

Et gårdhaveprojekt koster gennemsnitligt 4-5 mio. kr. Med et årligt budget på ca. 26,2 mio. kr. gennemføres ca. 6 gårdhaveprojekter årligt. En gennemsnitlig karré indeholder ca. 200 boliger. Nedlægges bevillingen til fælles gårdhaver fjernes en byfornyelsesindsats, der med det nuværende aktivitetsniveau årligt kommer ca. 1200 boliger til gavn heraf halvdelen i udsatte byområder.

Siden gårdhaveindsatsen startede i 1960'erne er der etableret ca. 500 fælles gårdhaver. På baggrund af en overordnet kortgennemgang af København vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at der er 3-400 gårde i København, der opfylder byfornyelseslovens kriterier for støtte til en fælles gårdhave. Ca. 100 af de potentielle gårde ligger i udsatte byområder og ca. 150 i områdefornyelser. I 2015-2018 har 40% af projekterne ligget i disse områder. Nedlægges bevillingen må det forventes, at der fremover kun i begrænset omfang vil blive etableret fælles gårdhaver i de ældre dele af byen.

Konsekvenser for projekter, der er indledt borgerdialog med og projekter på venteliste

Ejere og beboere skal søge om støtte til en fælles gårdhave. Opfylder en karré byfornyelseslovens og Københavns Kommunes kriterier, optages karréen på venteliste. Før et gårdhaveprojekt godkendes af Borgerrepræsentationen udvikles projektforslaget sammen med beboere i gården og rådgivere, og projektet sendes i høring og til afstemning. Udviklingsprocessen er sat i gang for seks projekter med henblik på politisk behandling og eventuel bevilling i 2019. Disse projekter er endnu ikke indstillet til politisk behandling, og det vil være muligt at annullere dem.

Økonomi for 6 igangsatte projekter, der ventes indstillet til politisk vedtagelse i 2019

Projekt	Københavns Kommunes byfornyelsesramme mio. kr.	Midler fra staten mio. kr.	Midler afsat fra Budget 2013, mio. kr.
Christianshavns torv	6,5	-	-
Verdisvej	2,9	2,9	-
Glinkasvej	3,85	3,85	-
Beethovensvej	5,25	5,25	-
Valbyhøj	6,0	-	-
Tomsgårdsvej	5,0	5,0	5,4
I alt	29,5	17,0	5,4

På ventelisten er der pt 22 karréer. Heraf er 13 i udsat by eller områdefornyelser. De 22 projekter udgør en samlet økonomi på ca. 110 mio. kr. svarende til ca. 4 års bevilling. Forvaltningen har ikke sat disse projekter i gang, og der ikke er truffet politisk beslutning om at gennemføre dem. Ejere og beboere har dog en forventning om at de i løbet af de kommende år vil få sat en proces i gang om en fælles gårdhave.

Projektet har en estimeret beskæftigelseseffekt på 31,4 årsværk (1 mio. kr. i anlæg = 1,2 årsværk).

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt -104,8 mio. kr. i perioden 2019-2022. Der er ingen afledte driftsudgifter, da driften finansieres af ejere og lejere.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – Årets p/l)	Styringsområde	2019	2020	2021	2022	I alt
Fælles gårdhaver	Anlæg	-26.200	-26.200	-26.200	-26.200	-104.800
Udgifter i alt		-26.200	-26.200	-26.200	-26.200	-104.800

De 26,2 mio. kr. pr. år er det beløb, som ud af den kommunale byfornyelsesramme i gennemsnit ville blive disponeret til indstillinger om fælles gårdhaver i de kommende år. Midlerne ville føre til afløb af anlægsudgifter i efterfølgende år. Tilsvarende vil der i 2019 ske afløb af anlægsudgifter som konsekvens af allerede vedtagne beslutninger. Således forventer forvaltningen på nuværende tidspunkter, at otte gårdhaver, besluttet i tidligere år, ibrugtages i løbet af 2019 – med et samlet afløb i året på 33 mio. kr. Hvis disse projekter annulleres kan der, udover gener for borgerne, blive tale om erstatninger til rådgivere og entreprenører. Et estimat af disse vil forudsætte en nærmere analyse.

Risikovurdering

Byfornyelsen kan fortsat disponere over statslige midler, herunder en pulje, som er øremærket bygningsfornyelser eller gårdhaver i Sydhavnen. Puljen udbetales kun, hvis Københavns Kommune disponerer (mindst) et tilsvarende beløb til de indstillede projekter. På nuværende tidspunkt vurderer Teknik- og Miljøforvaltningen, at det er potentielle gårdhaver snarere end bygningsfornyelser, som bedst opfylder byfornyelseslovens og kommunens kriterier, og det er et statsligt tilskud på ca. 10 mio. kr., som kan falde bort, hvis der ikke findes anvendelse for dem på bygningsfornyelsesområdet.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt -104,8 mio. kr. i perioden 2019-2022. Projektet forventes ibrugtaget i december 2022.

Tabel 2 – anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – Årets p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt	*
Anlægsudgift						
- Projektering	-4.200	-4.200	-4.200	-4.200	-16.800	-16.800
- Udførelse	-22.000	-22.000	-22.000	-22.000	-88.000	-88.000
Anlægsudgifter i alt*)	-26.200	-26.200	-26.200	-26.200	-104.800	-104.800

Tabel 3 – Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat januar 2019 og ibrugtaget december 2022.

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2018
Projektet forventes igangsat	Januar 2019
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2022

Øvrige tekniske oplysninger

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet.

Bydel og adresse

Der er en venteliste med 22 karréer, der opfylder byfornyelseslovens og Københavns Kommunes kriterier. Karreerne er fordelt på flere bydele, og de 13 er i udsat by eller områdefornyelser

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

Tidligere afsatte midler

Der er årligt afsat en 4-årig kommunal ramme til byfornyelse. Rammen afsættes i forbindelse med indkaldelsescirkulæret og efterfølgende beslutning i Borgerrepræsentationen og har siden 2012 udgjort 164 mio. kr. (i årets pl) årligt. Fordelingen på byfornyelsens indsatser, bygningsfornyelser, områdefornyelser og fælles gårdhaver er efterfølgende fastsat ved beslutning af indstillinger om konkrete projekter. I beslutning af BR 30-03-2017 om fremtidig finansiering af byfornyelsesindsatsen indgår i indstillingen en gennemsnitlig fordelingsnøgle på 60 % til bygningsfornyelser, 24 % til områdefornyelser og 16 % til gårdhaver som grundlag for fremtidige indstillinger. For perioden 2012-16 er der ingen besluttet fordelingsnøgle.



TM2 Tilsyn med gravearbejder, stilladser og øgede krav til kvaliteten af reparation af vej efter gravearbejder (bevillingsudløb)



Baggrund

For at forbedre fremkommeligheden for alle transportformer blev der i Budget 2015 afsat midler til at intensivere tilsynsindsatsen med de vejarbejder, der udføres i byen. Midlerne blev afsat i en fireårig periode, og bevillingen udløber med udgangen af 2018. Den styrkede indsats har medført forbedrede reetableringer af veje samt løbende kontrol og dialog på området. Dette er med til at sikre vejkapitalen og mindske Københavns Kommunes vedligeholdelsesomkostninger. Samtidig har indsatsen mindsket antallet af fejl ved afspærringer, hvilket har højnet fremkommeligheden og sikkerheden for trafikanterne. Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår derfor, at bevillingen fortsættes fra 2019 og frem.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen behandler som en del af forvaltningens myndighedsopgaver graveansøgninger og fører tilsyn for at sikre, at de konkrete vilkår i tilladelserne overholdes af entreprenørerne. Det ekstra tilsyn som forvaltningen har gennemført siden 2015 består i, at alle entreprenører, der har mere end 100 opgravninger om året i København, systematisk kontrolleres hvert halve år.

På baggrund af dette tilsyn er antallet af fejl ved afspærringer og dårlige reetableringer af veje faldet fra 46 % til 26 % i perioden fra 2015 til 2018. Fejlprocenten er udtryk for, hvor stor en andel af de tilsyn, der udføres, som giver anledning til bemærkninger.

Bemærkningerne afgives både i forhold til igangværende arbejde eksempelvis mangelfuld afspærring og skiltning, ufuldstændige tegninger om arbejdsstedet, manglende oprydning eller utilfredsstillende forhold for fodgængere og cyklister og efterfølgende fokus på oprydning og reetablering. Siden igangsættelse af indsatsen i 2015 har Teknik- og Miljøforvaltningen registreret ca. 3.500 sager årligt.

Det ekstra tilsyn har både højnet fremkommeligheden og sikkerheden for trafikanter samt forbedret kvaliteten af entreprenørernes informationsindsats overfor borgerne. Derudover bibeholdes kvaliteten af vejenes belægning i højere grad i forbindelse med reetablering af vejarealerne, hvorved omkostninger til vedligeholdelse af vejene mindskes.

Hvis bevillingen ikke fortsættes vil det betyde risiko for, at de positive effekter forsvinder med forringelser af fremkommeligheden til følge.

Overordnede målsætninger og effekter

Den overordnede målsætning er at sikre og forbedre fremkommeligheden for fodgængere, cyklister, biler og busser, når der gives gravetilladelser. Hvis bevillingen videreføres, forventer Teknik- og Miljøforvaltningen, at det vil være muligt at reducere fejlprocenten fra nuværende 26 % til en fejlprocent på 13 %.

Økonomi

Indsatsen har estimerede udgifter på i alt 2,4 mio. kr. fra 2019 og frem til aflønning af fire tilsynsmedarbejdere. Der ønskes afsat en varig bevilling, da behovet for indsatsen vurderes til at være permanent. Indsatsen kan igangsættes den 1. januar 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Videreførelse af midler til styrket tilsynsindsats med gravearbejder mv.	Service	2.351	2.351	2.351	2.351	9.404
Udgifter i alt		2.351	2.351	2.351	2.351	9.404

Bevillingstekniske oplysninger

Indsatsen har estimerede serviceudgifter på 2,4 mio. kr. fra 2019 og frem. Indsatsen kan igangsættes den 1. januar 2019.

Tabel 2 – Serviceudgifter

Service (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Videreførelse af midler til styrket tilsynsindsats med gravearbejder mv.	2.351	2.351	2.351	2.351	9.404
Serviceudgifter i alt	2.351	2.351	2.351	2.351	9.404

Tabel 3 – Tidsangivelse

Projektet forventes ibrugtaget januar 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Januar 2019

Øvrige tekniske oplysninger

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

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

I Budget 2015 blev der afsat 2,2 mio. kr. årligt i perioden 2015-2018 til at styrke og intensivere tilsynsindsatsen med gravearbejder.

<i>(1.000 kr.)</i>	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2015				2.200	2.200	2.200	2.200
Afsatte midler i alt				2.200	2.200	2.200	2.200



TM48 Døgnbemandet kommunalt miljøtilsyn på metrobyggepladser (bevillingsudløb)



Baggrund

Med Budget 2017 blev det besluttet at fastholde det døgnbemandede metrotilsyn til udgangen af 2018, og at en forlængelse af bevillingen skulle indgå i forhandlingerne om Budget 2019. I budgetnotatet søges der om midler til at opretholde miljøtilsyn fra 2019 til og med 2024 af de metrobyggepladser, der skal etableres i forbindelse med anlæg af Sydhavnsmetroen. Miljøtilsynet skal samtidig føre tilsyn med metrobyggepladser på Cityringen og metrolinjen til Nordhavnen indtil byggepladserne lukker.

Indhold

Teknik- og Miljøforvaltningen har siden juli 2013, hvor det blev muligt at udvide arbejdstiden på metrobyggepladserne, gennemført tilsyn på byggepladserne i forbindelse med anlæggelse af de metrostationer, der åbner i 2019 som led i Cityringen. Det har som følge heraf været muligt for naboerne at kontakte forvaltningen alle døgnets timer året rundt særligt om støjgener, men også om andre miljøforhold i forbindelse med byggerierne. Det har primært været om aftenen eller i de tidlige morgentimer, at borgerne har kontaktet metrovagten.

Borgerrepræsentationen besluttede i Budget 2017, at der skulle gennemføres en brugertilfredshedsundersøgelse og en evaluering af et fortsat behov for det døgnbemandede metrotilsyn. Teknik- og Miljøforvaltningen gennemførte en brugertilfredshedsundersøgelse blandt borgere, som har været i kontakt med metrovagten uden for normal arbejdstid i begyndelsen af 2016 og ved udgangen af 2017. Undersøgelsen viste, at der er et ønske om bevarelse af ordningen blandt de berørte borgere. Teknik- og Miljøudvalget blev forelagt undersøgelsen på mødet den 28. maj 2018.

Med etablering af Sydhavnsmetroen og metro til Nordhavnen vil behovet for miljøtilsyn af metrobyggeri fortsætte efter, at Cityringen er etableret, da Sydhavnsmetroens byggepladser skal ligge i tætbeboede områder, herunder Havneholmen station og Mozarts Plads Station. Miljøtilsynet skal foruden tilsynsførelse af metrobyggepladser i forbindelse med Sydhavnsmetroen, også føre tilsyn med metrobyggepladser på Cityringen og metrolinjen til Nordhavnen indtil byggepladserne lukker. Tilsynet skal blandt andet sikre:

- Forsvarlig overholdelse af tilsynspligten og mulighed for effektiv håndhævelse af regler for støj, jf. byggepladsbekendtgørelsen
- Forsvarlig overholdelse af tilsynspligten og mulighed for effektiv håndhævelse af vilkår i meddelte og kommende tilladelser og anden miljølovgivning på jord-, affalds-, kemikalie- og vandområdet

- Synlighed på byggepladserne
- Håndhævelsesindsats er synlig over for naboer til byggepladserne
- Tilsyn med særligt fokus på grundvand og jordforurening.

Det foreslås, at miljøtilsynet opretholdes fra 2019 til og med 2024, da anlæg af Sydhavnsmetroen pågår i denne periode. Miljøtilsynet tilpasses dog ressourcemæssigt, idet der er færre metrobyggepladser. Budgetønsket indeholder to scenarier, som er gensidigt udelukkende:

Scenarie 1. Det døgnbemandede miljøtilsyn (2,7 mio. årligt i drift)

Scenarie 1 omhandler et døgnbemandet miljøtilsyn, der er en forlængelse af det nuværende miljøtilsyn på metrobyggepladserne og til andre store byggerier i alle døgnets timer alle ugens dage. Miljøtilsynet er tilpasset ressourcemæssigt, idet der er færre metrobyggepladser. For at fortsætte det nuværende serviceniveau i miljømyndighedstilsyn og miljøsagsbehandling er der behov for fem årsværk til følgende bemanding på alle årets dage:

- Tre medarbejder i tidsrummet kl. 06.00-16.00
- En medarbejder i tidsrummet kl. 16.00-24.00
- En medarbejder (tilkald) i tidsrummet kl. 24.00-06.00.

Behovet for tidlig morgen og aftenbemanding skyldes, at det typisk er morgen og aften, at støjfølsomheden er størst, og hvor naboer oplever særligt mange gener. Afhængig af støjoverskridelser og udviklingen i byggeriet kan tilrettelæggelsen af tilsynet ændres efter henvendelsesmønsteret fra borgerne. I perioder med få henvendelser om gener fra metrobyggepladserne, vil det døgnbemandede tilsyn også kunne føre tilsyn med andre byggerier på baggrund af borgerhenvendelser.

Scenarie 2. Basisbemandet miljøtilsyn (1,3 mio. kr. årligt i drift)

Scenarie 2 omhandler et basisbemandet miljøtilsyn, der efterlever minimumskravene, jf. byggepladsbekendtgørelsen. I scenariet er det ikke muligt at bemande miljøtilsynet om natten af hensyn til regler for arbejdstid, hvorfor scenariet er en nedskalering i forhold til det nuværende serviceniveau ved miljøtilsyn. Med scenariet afsættes der:

- To medarbejdere til miljøsagsbehandling og bemanding af telefon i tidsrummet 9.00-16.00.

Dette scenarie vil medføre, at borgerne ikke længere har mulighed for at kontakte Teknik- og Miljøforvaltningen uden for normal arbejdstid i forbindelse med akutte gener.

Overordnede målsætninger og effekter

Det er et lovkrav, at der føres tilsyn med miljø- og støjregler i forbindelse med metrobyggepladserne. Ifølge byggepladsbekendtgørelsen skal tilsynsmyndigheden føre aktivt tilsyn med, at støjgrænserne overholdes og byggepladserne ikke giver anledning til andre gener. Derudover føres der tilsyn med regler og meddelte tilladelser i de øvrige miljølove, som regulerer byggeriets miljøforhold.

Såfremt der ikke afsættes midler til et miljøtilsyn, vil Teknik- og Miljøforvaltningen fortsat føre tilsyn med metrobyggepladserne, da dette er et lovkrav. Dette vil dog have forlængede sagsbehandlingstider til følge.

Økonomi

Scenarie 1. Det døgnbemandede miljøtilsyn

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 2,7 mio. kr. årligt fra 2019 til afslutningen af metrobyggeriet i 2024.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Det døgnbemandede miljøtilsyn	Service	2.735	2.735	2.735	2.735	10.940
Udgifter i alt		2.735	2.735	2.735	2.735	10.940

Scenarie 2. Basisbemandet miljøtilsyn

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 1,3 mio. kr. årligt fra 2019 til afslutningen af metrobyggeriet i 2024.

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

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Basisbemandet miljøtilsyn	Service	1.290	1.290	1.290	1.290	5.160
Udgifter i alt		1.290	1.290	1.290	1.290	5.160

Bevillingstekniske oplysninger

Scenarie 1. Det døgnbemandede miljøtilsyn

Projektet har estimerede serviceudgifter på 2,7 mio. årligt fra 2019 til afslutningen af metrobyggeriet i 2024.

Tabel 3 – Serviceudgifter – scenarie 1

Service (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Lønudgifter	2.550	2.550	2.550	2.550	10.200
- Drift af brintbil	50	50	50	50	200
- Værnemidler, elektronik med videre til tilsynsmedarbejdere	75	75	75	75	300
- Drift og vedligehold af IT-Støj System	60	60	60	60	240
Afledte serviceudgifter i alt	2.735	2.735	2.735	2.735	10.940

Scenarie 2. Basisbemandet miljøtilsyn

Projektet har estimerede serviceudgifter på 1,3 mio. kr. årligt fra 2019 til afslutningen af metrobyggeriet i 2024.

Tabel 4 – Serviceudgifter – scenarie 2

Service (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Lønudgifter	1.200	1.200	1.200	1.200	4.800
- Værnemidler, elektronik med videre til tilsynsmedarbejdere	30	30	30	30	120
- Drift og vedligehold af IT-Støj System	60	60	60	60	240
Afledte serviceudgifter i alt	1.290	1.290	1.290	1.290	5.160

Tabel 5 – Tidsangivelse

Begge scenarier forventes igangsat januar 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Forventet igangsættelse	Januar 2019

Øvrige tekniske oplysninger

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

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

I Budget 2015 blev der afsat 5,6 mio. kr. årligt til at fortsætte tilsynsindsatsen i perioden 2015-2016. I Budget 2017 blev der afsat 4,0 mio. årligt til at fortsætte tilsynsindsatsen i perioden 2017-2018.

(1.000 kr., løbende p/l)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2015			5.600	5.600		
Budgetaftale 2017					4.000	4.000
Afsatte midler i alt	2.000	4.000	5.600	5.600	4.000	4.000



TM46 Videreførelse af Copenhagen Solutions Lab (bevillingsudløb)



Baggrund

Borgerrepræsentationen besluttede på mødet den 27. marts 2014 at etablere Copenhagen Solution Lab (CSL), som Københavns Kommunes tværgående smart city-enhed, der understøtter anvendelsen af teknologibaserede løsninger.

CSL identificerer og udvikler teknologibaserede løsninger, der understøtter effektiviseringer, grøn omstilling og fremmer vækst og innovation i København. Bevillingen hertil udløber med udgangen af 2018. Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, derfor, at der afsættes en varig bevilling til CSL. Dette som følge af et stigende behov for anvendelse af teknologibaserede løsninger, der understøtter fremtidssikrede løsninger af kerneopgaver i Københavns Kommune.

Indhold

CSL har øget aktivitetsniveauet og genereret partnerskaber. Eksempler på kerneopgaver, som CSL har understøttet, er smart affaldshåndtering, smart parkering og lokal måling af luftforurening.

Arbejdet med affaldshåndtering har peget på et effektiviseringspotentialt på op til 40 % ved at anvende ny teknologi. Effektiviseringspotentialt er udregnet med udgangspunkt i den nuværende måde at udføre opgaven. Arbejdet med smart parkering har gjort det muligt at gå fra en løsning baseret på enkelte bydele til at kunne udbrede løsningen til hele byen. Derudover har arbejdet med luftforurening påvist muligheden for at få detaljerede, lokale målinger af luftkvalitet i realtid.

Smart city-indsatsen finansieres i perioden 2014-2018 samlet via to bevillinger på i alt 13,8 mio. kr. til henholdsvis etableringen af CSL og til partnerskabet om bylaboratoriet Street Lab. Fra eksterne finansieringskilder, som EU og private partnerskaber, har CSL i 2016 og 2017 rejst 10,0 mio. kr. til smart city-projekter i Københavns Kommune. Den samlede værdi af CSL's projektportefølje med eksterne partnere er på 51,0 mio. kr.

Hovedformålet med at videreføre CSL er at accelerere anvendelsen af ny teknologi, der kan understøtte den grønne omstilling, effektivisere driften samt fremme vækst og innovation i København. Værdiskabelsen for København kan konkret ses i den stigende understøttelse af Teknik- og Miljøforvaltningernes kerneopgaver og udviklingsprojekter samt i etableringen af en række internationale partnerskaber.

Et eksempel på et partnerskab er Street Lab, der er et offentlig-privat innovationspartnerskab om et bylaboratorium i hjertet af København. Her stilles digitale kompetencer og faciliteter til rådighed for test af ny teknologi. De private partnere er virksomhederne Cisco, Citelum og TDC, som tilsammen har investeret 10,0 mio. kr. i partnerskabet, mens Københavns Kommune har investeret 3,5 mio. kr. Street Lab har været rammen for en række pilotforsøg, som har udpeget investeringspotentiale i kommunens forvaltninger.

Andre væsentlige partnerskaber er City Data Exchange, Select for Cities og Innovatorium Nordhavn. Det forventes desuden, at der i løbet af 2018 bliver etableret et partnerskab med Google om løsninger på en række af byens behov, herunder viden om fremkommelighed for fodgængere og cyklister samt lokal måling af luftforurening.

Når den eksisterende bevilling udløber, vil Teknik- og Miljøforvaltningen ikke længere have finansiering til at koordinere og varetage smart city-indsatsen og den tilhørende portefølje af projekter på tværs af Københavns Kommune. Til at videreføre smart city-indsatsen på nuværende aktivitetsniveau er der behov for at afsætte midler til at videreføre indsatsen. Derudover er der behov for at afsætte midler til at videreføre partnerskabet om Street Lab. Midlerne dækker udgifter til seks medarbejdere, etablering og drift af digital infrastruktur samt indkøb og test af en række løsninger.

På baggrund af de investeringer, der allerede er foretaget af private virksomheder og andre offentlige partnere, forventes det, at den kommunale finansiering også fremadrettet vil blive suppleret med finansiering fra eksterne partnere.

Overordnede målsætninger og effekter

Med fortsættelsen af CSL sikres den fortsatte varetagelse af smart city-indsatsen i Københavns Kommune. Effekten forventes at være øget brug af digitale løsninger og en fremtidssikret løsning af kerneopgaver samt løbende investeringsforslag til Innovationspuljen og Investeringspuljen inden for kernevelfærdsområderne. I investeringsforslagene inden for smart city-indsatsen vil der også fremadrettet være et særligt fokus på de løsninger, der går på tværs af forvaltninger. Desuden vil CSL fortsat rejse ekstern finansiering til langsigtet udvikling af løsninger, der imødekommer byens behov.

Street Lab vil have et særligt fokus på at kvalificere investeringsforslagene ved at gennemføre tidlige test af teknologi og på den måde være med til at understøtte ansvarlige investeringer i større skala.

Projektet understøtter en række af Københavns Kommunes målsætninger. Eksempler på dette er:

- smarte løsninger til bløde trafikanter i relation til Cykelstrategien,
- effektivisering af affaldshåndtering samt initiativer i relation til Ressource- og Affaldsplan 2018,
- energieffektive bygninger og decentral energiproduktion i relation til klimaplanen,
- intelligent regnvandshåndtering i relation til klimatilpasningsplanen,
- lokal måling af luftforurening og fine partikler i relation til ren luft til københavnere,

Økonomi

Projektet har estimerede årlige serviceudgifter på 4,9 mio. kr. fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget januar 2019.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Drift af Copenhagen Solutions Lab	Service	4.000	4.000	4.000	4.000	16.000
Videreførelse af bylaboratoriet Street Lab	Service	875	875	875	875	3.500
Udgifter i alt		4.875	4.875	4.875	4.875	19.500

Smart city-indsatsen vil tage udgangspunkt i byens behov og målsætninger og have fokus på at understøtte besluttede projekter og indsatser. Det sikres gennem løbende at udarbejde handlingsplaner for CSL i tæt samspil med øvrige enheder i kommunen.

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede serviceudgifter på 4,9 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget januar 2019.

Tabel 2 – Serviceudgifter

Service (1.000 kr. – 2019 p/l)	2019	2020	2021	2022	I alt
<i>Serviceudgifter</i>					
- Drift af Copenhagen Solutions Lab	4.000	4.000	4.000	4.000	16.000
- Videreførelse af bylaboratoriet Street Lab	875	875	875	875	3.500
Serviceudgifter i alt	4.875	4.875	4.875	4.875	19.500

Tabel 3 – Tidsangivelse

Projektet forventes igangsat januar 2019.

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2019

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

Tidligere afsatte midler

På mødet den 27. marts 2014 afsatte Borgerrepræsentationen 10,3 mio. kr. til Copenhagen Solutions Lab. Midlerne blev finansieret af Realdanias køb af Bryghusgrunden.



TM30 Driftsmidler til åbning af parkeringspladser på kommunale institutioner



Baggrund

I Budget 2016 blev det vedtaget at åbne 400 parkeringspladser på kommunale institutioner til offentlig parkering. Teknik- og Miljøforvaltningen har på den baggrund udpeget 300 parkeringspladser på kommunale institutioner i rød, grøn og blå betalingszone samt 100 parkeringspladser i gul betalingszone. Af de samlede 400 parkeringspladser blev 195 parkeringspladser åbnet i 2017, imens 51 nye parkeringspladser forventes åbnet i 2018 fordelt på to lokationer. Det betyder, at 246 parkeringspladser forventes færdiganlagt og åbnet inden udgangen af 2018. Åbning af de resterende parkeringspladser finder sted i henholdsvis 2019 og 2020, da to lokationer afventer en helhedsrenovering.

I Budget 2018 blev der afsat 0,8 mio. kr. i afledt drift til pladserne i 2018. Finansiering af driften fra 2019 og frem udestår. Med dette budgetnotat søges der om varige driftsmidler til de parkeringspladser, der åbnes i 2018, 2019 og 2020.

Indhold

For at nå op på måltallet om åbning af 400 pladser er der medtaget parkeringspladser på lokationer, som har krævet bevilling af ekstra anlægs- og driftsmidler, da der skal gennemføres omfattende ændringer i parkeringskældre samt monteres automatiske porte og adgangssystemer. Borgerrepræsentationen besluttede på mødet den 24. august 2017 at udmønte ubrugte anlægsmidler fra tidligere parkeringsaftaler til at anlægge de resterende 184 pladser af de 400, som oprindeligt blev besluttet i Budget 2016.

Driftsudgifterne vedrører tabte lejeindtægter, renhold, graffiti-bekæmpelse, vintertjeneste, øget elforbrug, vedligehold samt service og drift af de tekniske installationer, som er nødvendige for at åbne parkeringspladserne. De varige driftsmidler er en forudsætning for, at pladserne kan forblive åbne, hvorfor de søges i dette budgetnotat.

Driftsmidlerne i dette notat vedrører parkeringspladser ved følgende lokationer:

- Tietgensgade 31 (13 parkeringspladser)
- Gyldenløvesgade 13-17 (38 parkeringspladser)
- Bag Rådhuset (35 parkeringspladser)
- Vibenshus Skole (6 parkeringspladser)
- Blågård Skole (18 parkeringspladser)
- Nørrebro Park Skole (28 parkeringspladser)
- Randersgades Skole (16 parkeringspladser)
- Skolen på Amagerbro (30 parkeringspladser)

Der indføres tidsbegrænset parkering på de åbnede parkeringspladser, da Teknik- og Miljøforvaltningen ikke har hjemmel til at opkræve betalingsparkering på privat grund. Der kan kun indføres betalingsparkering på offentlig vej. Der er derfor ikke indtægter fra betalingsparkering forbundet med initiativet.

Overordnede målsætninger og effekter

De varige driftsmidler er en forudsætning for, at parkeringspladserne kan åbnes/forblive åbne. Åbning og drift af de 184 parkeringspladser på kommunale institutioner har til formål at forbedre parkeringsmulighederne for byens borgere. Samtidig skal åbningen af parkeringspladserne sikre en bedre udnyttelse af den eksisterende parkeringskapacitet ved kommunale institutioner døgnet rundt.

Økonomi

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 0,9 mio. kr. årligt i 2019, 1,4 mio. kr. i 2020 og 1,5 mio. kr. i 2021 og frem.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Øget forbrug til renhold, vintertjeneste og eludgifter	Service	232	472	547	547	1.798
Service og drift på tekniske installationer	Service	292	484	524	524	1.824
Tabte lejeindtægter	Service	400	400	400	400	1.600
Udgifter i alt		924	1.356	1.471	1.471	5.222

Bevillingstekniske oplysninger

Projektet har estimerede serviceudgifter på i alt 0,9 mio. kr. årligt i 2019, 1,4 mio. kr. i 2020 og 1,5 mio. kr. i 2021 og frem.

Tabel 2 – Serviceudgifter

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg	2019	2020	2021	2022	I alt
<i>Afledte serviceudgifter</i>						
- Øget forbrug til renhold, vintertjeneste og eludgifter	Teknik- og Miljøudvalget	232	472	547	547	1.798
- Service og drift på tekniske installationer)	Teknik- og Miljøudvalget	292	484	524	524	1.824
- Tabte lejeindtægter	Økonomiudvalget	400	400	400	400	1.600
Afledte serviceudgifter i alt		924	1.356	1.471	1.471	5.222

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Projektet forventes igangsat	Januar 2019

Øvrige tekniske oplysninger

Projektet kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bydel og adresse

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

Rådhuset/Rådhuspladsen 1, BUF og SUF/Tietgensgade 31, Vibenshus Skole/Kertemindegade 10, Randersgades Skole/Randersgade 38, Blågård Skole/Hans Tavsens Gade 4, Nørrebro Park Skole/Jagtvej 34, Skolen på Amagerbro/Lybækgade 20, Hans Nansens Gård/Gyldenløvesgade 13-17.

Tidligere afsatte midler

Der er i forbindelse med vedtagelse af Budget 2016 afsat 0,7 mio. kr. i anlæg til åbning af 400 parkeringspladser på kommunale institutioner. Midlerne er anvendt til etablering af 216 parkeringspladser på 16 forskellige kommunale institutioner. I Budget 2018 blev der afsat 0,8 mio. kr. i afledt drift til pladserne i 2018.

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2016					700		
Budgetaftale 2018							800
Afsatte midler i alt					700	15.200	800

Bilag

Bilag 1. Oversigt over serviceudgifter for parkeringspladser fordelt på lokationer.



Bilag 1. Oversigt over serviceudgifter for parkeringspladser fordelt på lokationer

Nedenstående tabel viser en oversigt over serviceudgifter for parkeringspladser fordelt på lokationer.

Tabel 1

Service (1.000 kr. – 2019 p/l)	Antal pladser	2019	2020	2021	2022	I alt
Tietgensgade 31	13	56	55	55	55	221
Gyldenløvesgade 13-17	38	510	510	510	510	2.040
Bag Rådhuset	35	15	15	15	15	60
Vibenshus Skole	18	69	131	131	131	462
Blågård Skole	6	84	161	161	161	567
Nørrebro Park Skole	28	107	206	206	206	725
Randersgade Skole	16	83	159	159	159	560
Skolen på Amagerbro	30		119	234	234	587
I alt	184	924	1.356	1.471	1.471	5.222

Nedenstående tabel viser de årlige driftsomkostninger pr. plads fra 2021, når alle parkeringspladserne forventes åbnet.

Tabel 2

Service (1.000 kr. – 2019 p/l)	Antal pladser	Årlig drift (fra 2021)	Årlig drift pr p-plads (fra 2021)
Bag Rådhuset	35	15	0,4
Tietgensgade 31	13	55	4,2
Vibenshus Skole	6	131	21,8
Blågård Skole	18	161	8,9
Nørrebro Park Skole	28	206	7,4
Gyldenløvesgade 13-17	38	510	13,4
Randersgade Skole	16	159	9,9
Skolen på Amagerbro	30	234	7,8
Gennemsnit pr. p-plads			8,0

Parkeringspladserne ved Vibenshus Skole er dyrere pr. plads, da udgifter til service og drift på de tekniske installationer (sikring af døre, adgangsport og ANPR kameraer, ventilation med videre) ikke afhænger af antallet af pladser, der åbnes. Driftsomkostningen er høj ved Gyldenløvesgade, da KEID kompenseres for manglende lejeindtægter.



BUUI – Planlægningsbevilling til en 3 sporet skole i De Gamles By på Nørrebro

Baggrund

I overførselssagen 17/18 blev det besluttet, at Børne- og Ungdomsforvaltningen sammen med Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen skulle udpege mulige placeringer for skolekapacitet på Nørrebro, således at Børne- og Ungdomsudvalget medio august 2018 kunne vælge en placering til en ny skole på Nørrebro og søge en planlægningsbevilling i budget 19.

Børne- og Ungdomsudvalget valgte den 15. august 2018, at der i budget 19 skal søges en planlægningsbevilling til en 3 sporet skole i De Gamles By med idrætshal og madskole for at dække behovet for skolekapacitet på Nørrebro jf. covernotatet på skoleområdet.

Beslutning:

- *Planlægningsbevilling til ny skole på 9,5 mio. kr.*
Der skal træffes beslutning om at afsætte planlægningsbevilling på 9,5 mio. kr. til en 3-sporet skole med KKFO samt fritidsklub i De Gamles By. Samtidig skal der tages stilling til tilvalgsscenerier om madskole og idrætshal.

Indhold

Der bygges en ny 3-sporet skole efter fuldt Funktionsprogram for Skoler og KKFO samt fritidsklub og muligvis idrætshal og madskole. For at gøre plads til en ny folkeskole i De Gamles By skal Sundheds- og Omsorgsforvaltningens administrationsbygning nedrives, og administrationen skal flyttes til en anden placering på Nørrebro, jf. Økonomiforvaltningens bilag vedr. nyt lejemål til Sundheds- og Omsorgsforvaltningen og helhedsplan for De Gamles By (fortroligt bilag). Skolen bibringer en række nye faciliteter til lokalområdet og til plejehjemmets beboere, der også skal kunne anvende skolens faciliteter.

Den forventede anlægsudgift til en 3-sporet skole med KKFO og fritidsklub + nedrivning af eksisterende bygninger er 387,3 mio. kr. Beregningen af udgiften er baseret på maksimalprisen tillagt stedsspecifikke udgifter på 20 %. De stedsspecifikke udgifter vil blive afdækket i planlægningsfasen og fremlagt som en del af anlægsønsket.

Frem mod budget 19 har forvaltningen været i dialog med skoleledere, Område Nørrebro/Bispebjerg og Lokaludvalget Nørrebro. Lokaludvalget Nørrebro har i inddragelsesforløbet peget på vigtigheden af, at der arbejdes med en helhedsplan for De Gamles By. Den skal sikre grønne arealer med offentlig adgang for områdets beboere, således at områdets grønne karakter bibeholdes. Børne- og Ungdomsudvalget støtter lokaludvalgets ønske herom. Udvalget havde på udvalgs mødet den 15. august en protokolbemærkning om, at der parallelt med skolebyggeriet udarbejdes en helhedsplan for De Gamles By, således at der kommer den helt rette balance med både plads til børnene og de grønne områder. Der vil derfor være et skærpet fokus på dette i planlægningsfasen.

Tilvalgsscenario 1: Madskole (20,8 mio. kr.)

På madskoler foregår madproduktionen på skolen i et produktionskøkken med et tilknyttet spise-/lounggeområde. Eleverne deltager i madlavningen, og madskolen har et pædagogisk sigte. Børnene lærer om fødevarer og sunde madvaner. Udgiften for at opgradere fra en EAT-ordning til madskolefaciliteter forventes at udgøre 20,8 mio. kr., som skal tillægges anlægsbehovet til tre skolespor.

Tilvalgsscenario 2: Idrætshal (29,9 mio. kr.)

I udgangspunktet opføres en skole med idrætssale, når en ny skole bygges, men der er mulighed for at tilvælge en idrætshal. På Nørrebro er der behov for en stor idrætshal, da dækningen på idrætsfaciliteter er lav. Idrætshallen kan bruges af både skole og det øvrige forenings- og fritidsliv i området fra tidlig morgen til sen aften. En stor idrætshal kan modsat idrætssale rumme mere pladskrævende idrætsaktiviteter og arrangementer både i og efter skoletid og vil imødekomme en efterspørgsel på idrætsfaciliteter på Nørrebro og København generelt.

Det samlede anlægsbehov forventes fremlagt i budget 2021. Udgiften for at opgradere fra idrætssale til en stor idrætshal forventes at udgøre 29,9 mio. kr., som skal tillægges anlægsbehovet til tre skolespor. Beregningen er baseret på maksimalprisen og stedsspecifikke udgifter på 20 pct. De stedsspecifikke udgifter vil blive afdækket i planlægningsfasen og fremlagt som en del af anlægsønsket.

Forventet effekt og opfølgning

Effekten af opførelsen af en ny skole i De Gamles By er, at kapacitetsbehovet på Nørrebro bliver dækket i tide. Den nye skole forventes at kunne ibrugtages august 2024.

Konsekvenser ved ikke at vedtage forslaget

Konsekvensen ved ikke at afgive planlægningsmidler er, at behovet for skolekapacitet på Nørrebro ikke dækkes. Københavns Kommune har afdækket mange forskellige løsningsmuligheder for at dække skolekapacitetsbehovet på 3 skolespor på Nørrebro.

Økonomi

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Styrings- område	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Planlægning af skole	Anlæg	400	6.600	2.500			9.500
Udgifter i alt		400	6.600	2.500			9.500

Risikovurdering og proces

Egenarten i De Gamles By og den tætte afhængighed til helhedsplan og lokalplan gør, at planlægningsfasen skal bearbejdes længere frem til anlægsbevillingen. Dette er for at afdække planmæssige risici.

Bevillingstekniske oplysninger

Table 2 - Anlægsprojekter i ByK-regi:

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/Udgift (I/U)	2018	2019	2020	2021	I alt	*
Planlægningsbevilling (ByK)	ØU	3160	U	334	4.000	1.500		5.834	*
KK-byggehonorar (ByK)	ØU	3161	U	33	550			583	*
KK-byggehonorar (BUF)	BUU	2070 – Anlæg	U	30	496			526	*
KK-byggehonorar	KFU	1060 – Anlæg	U	3	54			57	
Anlægsudgift (ByK) **	ØU	3160	U			2.417		2.417	*
KK-byggehonorar (ByK)	ØU	3161	U			77		77	*
KK-byggehonorar (BUF)	BUU	2070 – Anlæg	U			6		6	*
Udgifter i alt			U	400	5.100	4.000		9.500	

**Et mindre beløb til anlæg indgår for at sikre, at projektet kan fortsætte i perioden efter endt planlægningsfase og inden anlægsmidler bevilges og frigives.

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel og adresse

Bydele

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)										
Bispebjerg		Indre by		Vesterbro/kgs. Enghave		Valby		Amager Øst		Udenbys
Nørrebro	X	Østerbro		Brønshøj/Husum		Vanløse		Amager Vest		
Adresse og matrikelnummer	Sjællandsgade 38-40, Edith Rodes Vej 4a,4b,8 og 10. 2200 København N 6018 og en del af matrikel 2163b									

Høring

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



ØKI5 Analyse af mulighederne for at stille skærpede miljøkrav til leverandørkøretøjer og grøn varelevering

Baggrund

Socialdemokratiet har bestilt et budgetnotat om omkostningerne ved at lave en analyse af mulighederne for at stille skærpede miljøkrav til de køretøjer, som Københavns Kommunes leverandører anvender og muligheden for at øge den grønne varelevering forud for Budget 2019.

Indhold

Mere end en tredjedel af CO₂-udledningen i København stammer fra transport, og transporten af Københavns Kommunes indkøbte varer og services medfører årligt otte millioner kilometers kørsel inden for bygrænsen og omkring 7.000 ton CO₂-udledning.¹ Dette budgetnotat beskriver omkostningerne ved, at Økonomiforvaltningen laver analyser af 1) mulighederne for at stille krav om, at de køretøjer, som Københavns Kommunes leverandører anvender til at transportere kommunens indkøb af varer eller services, er grønne,² og 2) om der gennem brug af grøn varelevering kan ske en nedbringelse af trængslen og CO₂-udledningen.

Analysen af mulighederne for at stille krav om grønne køretøjer vil omfatte:

- Generel analyse af markedet for grønne køretøjer under 3,5 ton.
- Analyse af kommunens aftaleportefølje for at identificere relevante indkøbsområder, hvor transportbehovet er væsentligt og markedet egnet til at indføre skærpede miljøkrav til leverandørkøretøjer.
- Markedsdialog om bl.a. omkostningsmæssige konsekvenser for leverandørerne og konkurrencemæssige konsekvenser. Markedsdialogen skal sikre, at der ikke kommer for få bud på udbud med skærpede miljøkrav, og at priserne ikke vil stige væsentligt.
- Udarbejdelse af rapport, der redegør for direkte økonomiske konsekvenser af skærpede miljøkrav for Københavns Kommune, afledte økonomiske og konkurrencemæssige konsekvenser for leverandører og kommunen samt anbefalinger ift. skærpede miljøkrav til leverandørkøretøjer.

På baggrund af den konkrete analyse forventes det, at der er opbygget så stor viden i Københavns Kommune, at der efterfølgende kan arbejdes videre med at stille krav til grønne køretøjer uden at det som udgangspunkt vil kræve nye eksterne analyser.

Økonomiforvaltningen anbefaler desuden, at der laves en foranalyse af, hvordan en citylogistikløsning vil se ud i Københavns Kommune. Citylogistik optimerer varedistributionen, reducerer CO₂-udledningen og afhjælper trængsel, trafik og mangel på parkeringspladser. Med denne distributionsform skal de mange forskellige leverandører levere kommunens indkøbte varer til ét opsamlingslager i udkanten af byen, hvorfra varerne køres til kommunens institutioner

Foranalysen af mulighederne for brug af en citylogistikløsning vil omfatte:

- Overordnet afdækning af afgrænsninger og potentialer, herunder hvilke indkøbskategorier, der med fordel kan indgå.

¹ Analyse foretaget ifm. EU-projekt om løsninger til CO₂-neutrale indkøb i byer, *BuyZET*.

² Med *grønne køretøjer* menes der køretøjer, der udelukkende eller delvist kører på el, eller kan køre på mindst en anden type brændstof end diesel, benzin eller LPG.

- Dialog med markedet om muligheder og begrænsninger.
- Overordnede estimater for, hvad det vil kræve af investeringer for kommunen.
- Forslag til roadmap for videre proces, herunder videre analysebehov, businesscases, tids- og implementeringsplan, udbudsforretninger etc.

I det følgende beskrives omkostningerne ved, at Økonomiforvaltningen laver de to analyser. Analyserne er *ikke* gensidig udelukkende.

Økonomi

De samlede omkostninger ved de to analyser er 1,5 mio. kr. Det indebærer indkøb af ekstern konsulentbistand, intern analyse og projektledelse fra Københavns Ejendomme & Indkøb (KEID) under Økonomiforvaltningen. I analyserne vil man desuden inddrage erfaringer fra Økonomiforvaltningen, Teknik- og Miljøforvaltningen og andre byer.

Foranalysen af mulighederne for brug af citylogistik danner grundlag for en efterfølgende omfattende case af, hvilken tilpasning der skal til for at sikre, at en citylogistikløsning kan opfylde institutionernes indkøbsbehov, og hvilke muligheder der er i forhold til at finde lagerplads og leveringsmuligheder. Den mere omfattende case vil føre til en samlet model og businesscase for, hvordan Københavns Kommune kan implementere en samlet central lager- og logistikløsning, som kan bruges i udbud.

Foranalysen vurderes mere hensigtsmæssig end udvalgte pilotprojekter om citylogistik, idet pilotprojekter i forhold til levering af enkelte varegrupper til udvalgte lokationer ikke vil give tilstrækkelig viden til efterfølgende at implementere citylogistik i stor skala. Det skyldes, at der er stor forskel på leveringskravene i kommunens institutioner i forhold til de forskellige varegrupper og lokationer, ligesom selve løsningen vil forandre sig i takt med, at indkøbsvolumen stiger. Samtidig vil en citylogistikløsning i fuld skala kræve IT-integration til bl.a. Kvantum, som ikke vil kunne afprøves i et pilotprojekt.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styringsområde	2019	2020	2021	2022	I alt
Analyse af udvalgte indkøbsområder	Service	1.000	0	0	0	1.000
Foranalyse af mulighederne for brug af citylogistik	Service	500	0	0	0	500
Udgifter i alt		1.500	0	0	0	1.500

Økonomiforvaltningen estimerer, at analysen vil tage seks måneder at gennemføre. Den kan derfor være klar til overførselssagen, hvor der kan træffes videre beslutning.

Risikovurdering og proces

Der vurderes ikke at være nogen risiko forbundet med analyserne af initiativerne. De vil kunne igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Bevillingstekniske oplysninger

Table 2 – Udgifter til analyser

(1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift (I/U)	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Service	ØU	KEID, service	U	0	1.500	0	0	0	1.500
Udgifter i alt				0	1.500	0	0	0	1.500

Øvrige tekniske oplysninger

Bydele

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



SU28 Etablering af terapihave og synliggørelse af stillezoner i bynaturen til fremme af mental sundhed

Budgetnotatet er bestilt af SF.

Baggrund

Flere og flere københavnere er påvirket i hverdagen af stress, mistroivsel, dårligt mentalt helbred og psykiske sygdomme. Sundhedsprofilen for 2017 viser, at andelen af københavnere med dårligt mentalt helbred er steget fra 13 pct. i 2013 til 16 pct. i 2017, og at andelen af stressede københavnere er steget fra 22 til 27 pct. i samme periode.

Natur og grønne områder har en positiv betydning for vores helbred, humør og stressniveau. Ved at udforme et eller dele af et af byens grønne områder til et sted, hvor der er særligt gode muligheder for at finde ro og stilhed, kan Københavns Kommune være med til at styrke den mentale sundhed og forebygge stress.

Indhold

Forskning peger på at gåture eller afslapning i grønne områder som parker, kirkegårde, havne og strande mv. nedsætter stress, fremmer mental sundhed og styrker forskellige kognitive funktioner i højere grad end, hvis de samme aktiviteter udføres i urbane og indendørs omgivelser¹. Tilgængelighed og nærhed til bynatur er med til at øge motivationen for at bruge bynaturen, derudover viser forskning at afgrænsede haverum med særlige restituerende kvaliteter kan være med til at genopbygge nervesystemet og balancen for mennesker med stress eller livskriser grundet alvorlig sygdom. På den baggrund foreslås det, at der etableres en terapihave i København, og at der udarbejdes en guide til stilleområder i byen.

A) Etablering af terapihave

Der etableres en terapihave i en af byens grønne områder. Det kan fx være i Valbyparken, på Vestre Kirkegård, på Amager Fælled eller lignende. Hovedformålet med den nye terapihave er at give mulighed for at afvikle en række af Sundheds- og Omsorgsforvaltningens forebyggende forløb på fx stress-, diabetes- og kræftområdet på andre måder end i dag. Gruppeforløb på Sundheds- og Omsorgsforvaltningens område foregår i dag som hovedregel indendørs på eksisterende lokaliteter. Ved at etablere en terapihave skabes et alternativ, så det er muligt at tilrettelægge forløb til borgere, som ellers kan være tilbageholdende med at anvende de eksisterende tilbud. I terapihaven vil der være rislende vand, træer og buske, der appellerer til sanserne med farver, former og dufte samt indretning af rum i haven, der giver plads til ro og restitution. Terapihaven udvikles og designes i samarbejde med Landskabsarkitektur og planlægning, Københavns Universitet. Denne afdeling har specialiseret viden i anlæg og brugen af terapihaver.

Udover at terapihaven vil fungere som ramme for visiterede forløb med en terapeut, bl.a. stressklinikernes forløb, skal den i det omfang det er muligt samtidig være tilgængelig for borgere, der på egen hånd vil bruge haven til ro og fordybelse. I samarbejde med civilsamfundet kan der endvidere i haven udvikles tilbud om yoga, havebrug mv. Terapihaven etableres, så det er attraktivt at benytte haven året rundt, og således, at brugerne kan søge ly for regn og kulde, samt skygge for sol om sommeren. Terapihaven

¹ Friluftsrådets rapport: Viden om friluftslivs effekter på sundhed, 2018.

skal mindst have et areal på 400 m², og den afskærmes, så brugerne oplever at være der uforstyrret. Der tilknyttes en medarbejder, som skal fungere som gartner og koordinator, så det sikres, at haven vedligeholdes, og at den udnyttes bedst mulig. Gartneren vil også fungere som samarbejdspartner for de terapeuter og sundhedsprofessionelle, som skal bruge haven til gruppeforløb. Psykologerne og de sundhedsfaglige medarbejdere i stressklinikkerne og i sundhedshusene kompetenceudvikles til at kunne varetage den naturbaserede terapi i terapihaven.

Den primære målgruppe for terapihaven er voksne med symptomer på stress, som er visiteret til stressforløb i Sundheds- og Omsorgsforvaltningen. Sekundære målgrupper er voksne og ældre, som har gavn af at finde ro i en hverdag fyldt af travlhed eller mange forandringer.

Det forventes, at stressklinikkerne vil afholde ca. 12 af de 80 årlige stressforløb i terapihaven. På hvert hold deltager 14 borgere. Sundhedshusene vil også komme til at gøre brug af terapihaven til forløb til fremme af mental sundhed for borgere, der har symptomer på stress, angst eller depression i relation til deres kroniske sygdom. Derudover forventes det, at op mod 5.000 borgere vil anvende terapihaven om året. Enten som deltagere i aktiviteter, der afholdes af foreninger, klubber eller som privatpersoner.

B) Guide til stilleområder i byen

Mange af byens borgere og gæster er ikke vidende om, hvor de rolige steder i byen, der allerede eksisterer, er lokaliseret, og om de er åbne for offentligheden. Det foreslås, at der gennemføres en kortlægning af rolige områder. De udpegede områder kommunikeres bredt ud via forskellige medier, fx på kommunens hjemmeside, Facebook og på informationstavler i borgerservice.

Den primære målgruppe for guiden til stilleområder er borgere, som søger ro og fordybelse i en travl hverdag.

Begge indsatser, A) og B), udvikles i et samarbejde mellem Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, Teknik- og Miljøforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen. Teknik- og Miljøforvaltningen får en væsentlig rolle i projektering og anlæg af terapihaven og den efterfølgende havedrift, mens Sundheds- og Omsorgsforvaltningen udvikler og driver selve tilbuddet i terapihaven. Kultur- og Fritidsforvaltningen inddrages i etableringen af samarbejder med foreninger.

Forventet effekt og opfølgning

Terapihaven og brugen af stilleområder i byen forventes at have en positiv effekt på borgernes mentale sundhed og reducere deres stressniveau. Det forventes, at borgerne fastholdes i at bruge naturen enten på egen hånd eller i fællesskab med andre i en forening. Herved sikres det, at stressramte og borgere med kroniske sygdomme bibeholder en styrket mental sundhed.

Brugen af terapihaven og stilleområder evalueres efter de første års virke, så områderne løbende kan tilpasses til brugernes behov. SUF varetager evalueringen.

Etablering af en terapihave understøtter Københavns Kommunes Strategi for bynatur i København 2015-2025, herunder visionen om at skabe mere og bedre bynatur i København.

Økonomi

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
A) Etablering af terapihave	Anlæg	400	3.500			3.900
A) Etablering af terapihave	Service	200	700	650	650	2.200
B) Guide til stilleområder i byen	Service	200				200
Udgifter i alt		800	4.200	650	650	6.300

Servicemidlerne ønskes varigt.

Forslaget kan skaleres i forhold til størrelsen og til antal af terapihaver. Ovenstående økonomi tager udgangspunkt i, at der etableres en enkelt terapihave med et areal på mindst 400 m². Det forudsættes yderligere, at der ikke er behov for at købe eller leje en grund.

Risikovurdering og proces

Terapihaven ønskes placeret på et grønt areal. Størstedelen af byens parker er fredet, og etableringen af en terapihave skal realiseres sådan, at der tages højde for andre planer og fredning. Det vurderes, at der ikke er nogen risiko ved at kortlægge stilleområder.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 – Udgifter til service

(1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg	Bevilling	2019	2020	2021	2022	I alt
B) Guide til stilleområder i byen	SOU	1201 sundhed	200				200
Udgifter i alt			200				200

Tabel 3 - Øvrige anlægsprojekter

(1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg	Bevilling	2019	2020	2021	2022	I alt	*
Anlægsudgift:								
A) Etablering af terapihave	SOU	3435 anlæg	400	3.500			3.900	*
Anlægsudgifter i alt			400	3.500			3.900	
Afledte serviceudgifter:								
A) Faglig kvalificering og implementering af terapihaven ved Landskabsarkitektur og planlægning i KU	SOU	1201 sundhed	200	200			400	
A) Vedligehold af terapihaven	SOU	1201 sundhed		50	100	100	250	
A) 1 årsværk til gartner og koordinator i terapihaven	SOU	1201 sundhed		350	500	500	1.350	
A) Kompetenceudvikling af 20 sundhedsfaglige medarbejdere, der afholder forløb i terapihaven	SOU	1201 sundhed		100	50	50	200	
Afledte serviceudgifter i alt			200	700	650	650	2.200	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel og adresse

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

Såfremt nærværende forslag imødekommes, afklares den konkrete placering af terapihaven i et samarbejde mellem SUF og TMF, sådan at placeringen både tager højde for tilgængeligheden for hold fra stressklinikkerne og øvrige parkanlægsovervejelser.

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej	Ikke relevant
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID			X

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til udvikling af en terapihave.



Anbefaling nr. 36 fra Task force for bedre erhvervsvilkår **ØK25.36 Forlænge og udvide rutetiltrækningsindsatsen i Københavns Lufthavn**

Baggrund

Nærværende budgetnotat udspringer af anbefaling nr. 36 fra Task force for bedre erhvervsvilkår i København.

Task forcen anbefaler, at Københavns Kommune styrker rutetiltrækningsindsatsen til Københavns Lufthavn de kommende år.

Indhold

Det foreslås, at Københavns Kommune fortsat understøtter Greater Copenhagen Connected programmet med 2 mio. årligt – i alt 6 mio. kr. i perioden 2019-2021. Dette sker med henblik på at tiltrække nye flyruter til Københavns Lufthavn og styrke det eksisterede rutenet.

Flyforbindelser er et afgørende parameter, når udenlandske virksomheder og investorer skal beslutte, hvor de vil lokalisere deres investeringer. Gode forbindelser sparer tid og penge for virksomhederne. Det er en væsentlig faktor, at Københavns Lufthavn forbliver og udvikler sig som "hub" for at generere vækst i hele Greater Copenhagen. Københavns Lufthavns position som hub samt antallet af interkontinentale ruter til lufthavnen er vigtig for at sikre øget produktivitet og vækst i hele Greater Copenhagen.

Greater Copenhagen Connected programmet er ét af de vigtigste strategiske tiltag for at styrke turisme, erhvervsudvikling og for at udvikle nye vækstmarkeder i København og Greater Copenhagen. En evaluering viser, at programmet siden dets etablering i 2010 har været medvirkende til at tiltrække 33 nye ruter/ruteudvidelser til fx Delhi og Beijing. Det har bragt ca. 1 mio. turister til København og Greater Copenhagen og resulteret i en direkte turismeøkonomisk omsætning på 7 mia. kr. samt 10.000 nye jobs i turismeerhvervet i perioden 2010-2017. Hertil kan tillægges de bredere effekter for erhvervslivet, som den øgede internationale tilgængelighed medfører. Københavns Kommune har årligt bidraget med 2 mio. kr.

Midlerne til programmet bruges til at understøtte kampagner og markedsføringsaktiviteter om København og Danmark sammen med flyselskaber i de byer/lande, hvor man ønsker at tiltrække ruter fra. Det kan fx være gennem hensigtserklæringer (Letters of Intent) om destinationsmarkedsføring i samarbejde med flyselskaberne på de pågældende ruter for dermed at øge kendskabet og interessen for potentielle rejsende. Programmet arbejder også for at fastholde vigtige ruter. Programmet administreres af Wonderful Copenhagen.

Programmet har et anslået samlet budget på ca. 90 mio. kr. i perioden 2019-2021 og bliver understøttet af offentlige og private partnere, herunder staten (Erhvervsministeriet) og Københavns Lufthavn. Der er herudover medfinansiering fra en række private investorer, fx flyselskaber på de konkrete indsatser. Københavns Kommune har været partner siden 2010 og støttet med samlet 14 mio. kr.

Andre byer har lignende programmer, men der er meget lidt gennemsigthed om deres programmer. Det vurderes, at andre byer generelt øger deres satsninger.

En forudsætning for Københavns Kommunes bidrag er, at Københavns Lufthavn giver tilsagn til at forsætte projektet med substantiel finansiering, ligesom øvrige offentlige og private investorer og parter skal give tilsagn om finansiering til projektet fra 2019. Programmet arbejder for at øge den private medfinansiering.

Forventet effekt og opfølgning

(Del)aktivitet	Afledt effekt
<i>Tiltrækning af nye flyruter til Københavns Lufthavn</i>	Etablere 4-6 nye interkontinentale ruter og ruteudvidelser i programperioden 2019-2021. Turismeøkonomiske omsætning i 2019-2021 af disse nye ruter/ruteudvidelser forventes at være mellem DKK 115-175 mio.

Økonomi

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Tilskud til ruteudviklingsfond	Service	2.000	2.000	2.000	0	6.000
Udgifter i alt		2.000	2.000	2.000	0	6.000

Der er tale om tilskud til en fond, der medfinansierer informations- og markedsføringsaktiviteter.

Risikovurdering og proces

Regeringens forestående forenkling af erhvervsfremmesystemet kan have implikationer i forhold til forslagets indhold.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 – Udgifter til service

<i>(1.000 kr. – 2019 p/l)</i>	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift (I/U)	2019	2020	2021	2022	I alt
Service	ØU	Økonomisk forvaltning	U	2.000	2.000	2.000	0	6.000
I alt				2.000	2.000	2.000	0	6.000

Tidligere afsatte midler

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2015	2016	2017
Budgetaftale 2015	2.000	2.000	2.000
Afsatte midler i alt	2.000	2.000	2.000



ØK59 Pulje til megaevents

Baggrund

Nærværende budgetnotat udspringer af aftaleteksten i Budget 2018, hvor parterne var enige om, at: *"... der også fremadrettet skal arbejdes for at tiltrække store sports - og kulturbegivenheder (megaevents) til København, som kan bidrage til at skabe vækst og arbejdspladser."* Og at: *"... Kultur - og Fritidsforvaltningen og Økonomiforvaltningen arbejder videre med at formulere en ny struktur for strategisk tiltrækning og medfinansiering af megaevents i København..."*.

København er en attraktiv eventby, der over de seneste år har opnået international anerkendelse for afvikling af større internationale kultur- og sportsevents. Interessen for at afvikle events i København er stor, og kommunen modtager hvert år et stigende antal ansøgninger, som vurderes, at kunne omsættes til unikke oplevelser for borgere og besøgende og eksponere København som en attraktiv oplevelsesdestination. Med åbningen af Royal Arena har København fået endnu mere at tilbyde i forhold til den internationale kultur- og sportsverden.

Evalueringer foretaget af Sport Event Denmark og Wonderful Copenhagen peger på, at der kan være betydelige økonomiske og brandingmæssige gevinster for København i forbindelse med værtskab for internationale kultur- og sportsevents.

Finansieringen af Københavns Kommunes tilskud til byens værtskab for megaevents findes aktuelt i de årlige budgetforhandlinger. Modellen gør det umuligt at agere agilt i dialogen med internationale eventarrangører og idrætsforbund samt i tiltrækningsarbejdet generelt. Eksempelvis i håndteringen af ansøgninger og tidsfrister, som falder "skævt" i forhold til budgetforhandlingerne.

En ny model for medfinansiering af megaevents skal ses i sammenhæng med, at Kultur- og Fritidsforvaltningen og Økonomiforvaltningen den 12. juni 2018 har vedtaget en ny struktur for arbejdet med megaevents i Københavns Kommune.

Den nye struktur betyder, at der i efteråret 2018 etableres et Eventråd med fokus på det strategiske arbejde med at tiltrække og udvikle megaevents i København, samt at megaevents fremover vurderes i forhold til både Københavns Kommunes Kultur- og Fritidspolitik og Erhvervs- og Vækstpolitik.

Indhold

Det foreslås, at der afsættes en bevilling på 15 mio. kr. til en eventpulje over en 4-årig periode fra 2019-2022. Eventpuljen vil sikre en mere fleksible model, som dels kan muliggøre et mere langsigtet og strategisk fokuseret arbejde på

eventområdet i regi af den nye struktur og Eventrådet, dels medvirke til at konsolidere Københavns position som internationalt førende kultur- og sportsevent destination.

Københavns Kommune har i gennemsnit ydet økonomisk tilskud til internationale kultur- og sportsevents afholdt i perioden 2014 – 2018 på ca. 13,4 mio. kr. For kommende megaevents i perioden 2019 – 2021 har Københavns Kommune allerede bevilliget tilskud på gennemsnitligt knap 19 mio. kr. årligt. Derudover er følgende megaevents aktuelt henvist til budgetforhandlingerne:

- VM i Sprint kano/kajak 2021, 2 mio. kr.
- Happy Copenhagen 2021 (Worldpride og Eurogames), 35,7 mio. kr.
- VM i Idrætsgymnastik 2021, 6 mio. kr.
- C40 Mayor Summit, 7,1 mio. kr.

Puljen for megaevents forankres i Økonomiudvalget, og udmøntning af puljen vedtages i Økonomiudvalget efter indstilling fra Økonomiforvaltningen. Indstillingen til Økonomiudvalget udarbejdes på baggrund af et prioriteret og fagligt vurderet eventkatalog efter forudgående behandling i Kultur- og Fritidsudvalget.

Det foreslås, at bevillinger til de ovenstående fire megaevents finansieres af eventpuljen, og at den konkrete disponering af puljen og udmøntningen sker i regi af Økonomiudvalget.

Forventet effekt og opfølgning

Københavns værtsrolle repræsenterer unikke muligheder for at fremvise både lokale, regionale og nationale styrkepositioner inden for både erhverv og kultur. Samtidig vurderes internationale sport- og kulturevents at kunne løfte både de involverede idrætsgrene og den særlige danske forenings- og frivillighedskultur samt understøtte erhvervs- og turismebranchen og en positiv international branding af København og Greater Copenhagen.

Ved en megaevent forstås en kultur- eller sportsbegivenhed, som opfylder flere af følgende kriterier:

- Sports- eller kulturevents der økonomisk er for store til at søge om finansiering fra KFUs Festivalpulje
- Internationale mesterskaber og events (fx VM, EM, OL-kvalifikation)
- International attraktion i relation til eksempelvis mediemæssig dækning der understøtter branding af København som en aktiv, grøn og mangfoldig storby
- Potentiale for at skabe et blivende aftryk i København (legacy), fx i forhold til kultur-, fritids- og foreningsliv og afledt erhvervs- og turismemæssig omsætning

Der vil blive udarbejdet kriterier for udmøntning af midlerne med udgangspunkt i Københavns Kommunes Kultur- og Fritidspolitik og Erhvervs- og Vækstpolitik.

Økonomi

Der foreslås en eventpulje på 15 mio. kr. om året fra 2019 – 2022.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings- område	2019	2020	2021	2022	I alt
Eventpulje	Service	15.000	15.000	15.000	15.000	60.000
Udgifter i alt		15.000	15.000	15.000	15.000	60.000

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 – Udgifter til service, overførsler eller finansposter:

(1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg	Bevilling	2019	2020	2021	2022	I alt
Tilskud til megaevents i København pr. år	ØU	Økonomisk forvaltning, service	15.000	15.000	15.000	15.000	60.000
Udgifter i alt			15.000	15.000	15.000	15.000	60.000

Øvrige tekniske oplysninger

Bydele og adresse

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



ØK37 Nordhavnstunnel - finansiering af anlægsudgifter

Baggrund

Borgerrepræsentationen har på sit møde den 23. august 2018 godkendt, at Nordhavnstunnelen etableres som en kort tunnelloøsning fra Nordhavnsvej til øst for Færgehavnsvej, samt at anlægsfasen etapeopdeles, og der etableres erstatningshavn i Færgehavn Nord.

Igangsættelse af byggeriet er godkendt under forudsætning af, at Borgerrepræsentationen i forbindelse med budget 2019 anviser finansiering på i alt 745,4 mio. kr.

Indhold

Den 18. juni 2014 indgik staten og Københavns Kommune en principaftale om, at Københavns Kommune skal etablere en tunnel under Svanemøllebugten inkl. tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej. I aftalen blev der til formålet afsat 2.100 mio. kr., som blev overført til By & Havn. Af principaftalen og dertilhørende lov nr. 156 af 18. februar 2015 følger, at Københavns Kommune og By & Havn skal afholde alle udgifter forbundet med at forberede og sikre anlæg af en Nordhavnstunnel med tilslutning til vejnettet i Nordhavn.

Økonomi

Efter at have finansieret VVM-undersøgelsen for 29 mio. kr. samt tilkoblingsanlæg på Nordhavnsvejen for 653,5 mio. kr., restere der 1.589,4 mio. kr. af den afsatte finansiering på 2.100 mio. kr. hos By & Havn.

Vejdirektoratet har som led i VVM-undersøgelsen udført et anlægsoverslag inkl. 30 % korrektionsreserve for tunnel og erstatningshavne, jf. tabel 1.

En kort tunnel med tilslutning øst for Færgehavnsvej estimeres af Vejdirektoratet til at koste 2.122,1 mio. kr. Etapeopdeling af anlæg estimeres til 66,3 mio. kr. og placering af erstatningshavn i Færgehavn Nord estimeres til at koste 212,7 mio. kr., jf. tabel 1.

Samlet set medfører det, at Københavns Kommune, jf. principaftalen, skal anviser en ekstrafinansiering på 745,4 mio. kr. Københavns Kommune lægger til grund, at staten finder finansiering til evt. fremtidssikring af Nordhavnstunnelen til en østlig ringvej.

Finansieringen af tunnelen inkl. erstatningshavn sker som følge af principaftalen gennem By & Havn og belaster ikke kommunens anlægsramme. Det resterende finansieringsbehov skal derfor indskydes som et kapitalindskud i By & Havn, uden regulering af ejerandele i By & Havn.

Økonomiforvaltningen vurderer, at beløbet mest hensigtsmæssigt kan indskydes i By & Havn direkte efter budgetvedtagelsen, idet den rentebærende gæld i selskabet dermed kan mindskes i perioden indtil beløbet kommer til udbetaling.

Tabel 1. Samlet finansieringsbehov

Mio. kr.	Kort tunnel uden forberedelse til ØR
Resterende finansiering hos By & Havn	1.589,4
Nordhavnstunnel*	-2.122,1
Færgehavn Nord*	-146,4
Etapeopdeling *	-66,3
Resterende finansieringsbehov	-745,4

Note: Beløbene er anlægsoverslag fra VVM inkl. 30 % korrektionsreserve i 2018 p/l (Moderniseringsstyrelsen (vejindeks), jf. Vejdirektoratet).

Københavns Kommunes medfinansiering på 745,4 mio. kr. mellemfinansieres over kassen. Modposten på kassetrækket er det ”ikke disponerede råderum” fra Budget 2023 og frem til 2026, jf. tabel 2.

Midlerne frigøres når finansieringen af Sydhavnsmetroen ophører i 2022. I årene 2015 til 2022 er der årligt finansieret 225 mio. kr. til Sydhavnsmetroen.

Det foreslås, at Nordhavnstunnellen finansieres på samme måde som Sydhavnsmetrolinjen, som også indgik i principaftalen af 14. maj 2014 mellem staten og Københavns Kommune.

Tabel 2. Mellemfinansiering af Nordhavntunnellen over kassen

(1.000 kr.)	2023	2024	2025	2026	I alt
Mellemfinansiering over kassen	225.00	225.000	225.000	70.400	745.400
Mellemfinansiering i alt	225.00	225.000	225.000	70.400	745.400

Ifølge den nuværende tidsplan forventes Nordhavnstunnellen færdig i 2027.

Efter etablering af Nordhavnstunnellen skal Københavns Kommune afholde udgifter til drift. Beløbet er endnu ukendt, men vil i overensstemmelse med den tidligere håndtering af drift til Nordhavnsvej skulle udmøntes, når anlægget skal ibrugtages.

Risikovurdering og proces

Anlægsoverslagene er jf. Vejdirektoratet behæftet med usikkerhed, da udgifter til eksempelvis ekspropriationer, jordarbejder, forurenede jord, arkæologi samt midlertidig grundvandssænkning ikke kan beregnes præcist på det nuværende projektstade. Det sker først på et senere tidspunkt, når projektet bliver så

detaljeret, at udformning og mængder bliver endeligt fastlagt. Endvidere er priserne på ejendomsmarkedet, samt konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet for projektet, af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse.

Det bemærkes, at Vejdirektoratet, i henhold til retningslinjer for "Ny anlægsbudgettering", har tillagt anlægsoverslagen en korrektionsreserve på 30 pct.

Restfinansieringsbehovet er beregnet i 2018 p/l. og foreslås overført til By & Havns budget kontant i 2018. Pris- og lønudviklingen (p/l) for tunnelarbejdet kan ændre/øge restfinansieringsbeløbet. Det skyldes, at prisindekset for betonarbejder, stålarbejder, jordarbejder, vejarbejder, som alle er delindeks for tunnelbyggeriet, kan fluktuere væsentligt over korte årrækker. Fx ved overophedning i byggeindustrien eller stigende internationale stålpriser m.m. Det kan betyde, at der vil mangle finansiering, som jf. principaftalen skal dækkes af Københavns Kommune.

Bevillingstekniske oplysninger

Table 3 – Udgifter til service, overførsler eller finansposter

(1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/ Udgift (I/U)	2018	2019	2020	2021	I alt
Indskud i By & Havn	ØU	Finansposter	U	745.400	0	0	0	745.400
Mellemfinansiering over kassen	ØU	Finansposter	U	-745.400	0	0	0	-745.400
Udgifter i alt				0	0	0	0	0

Øvrige tekniske oplysninger

Table 3 Bydele og adresse Bydel (sæt et flueben)

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



KFI08 Etablering af Ketsjersportens Hus

Baggrund

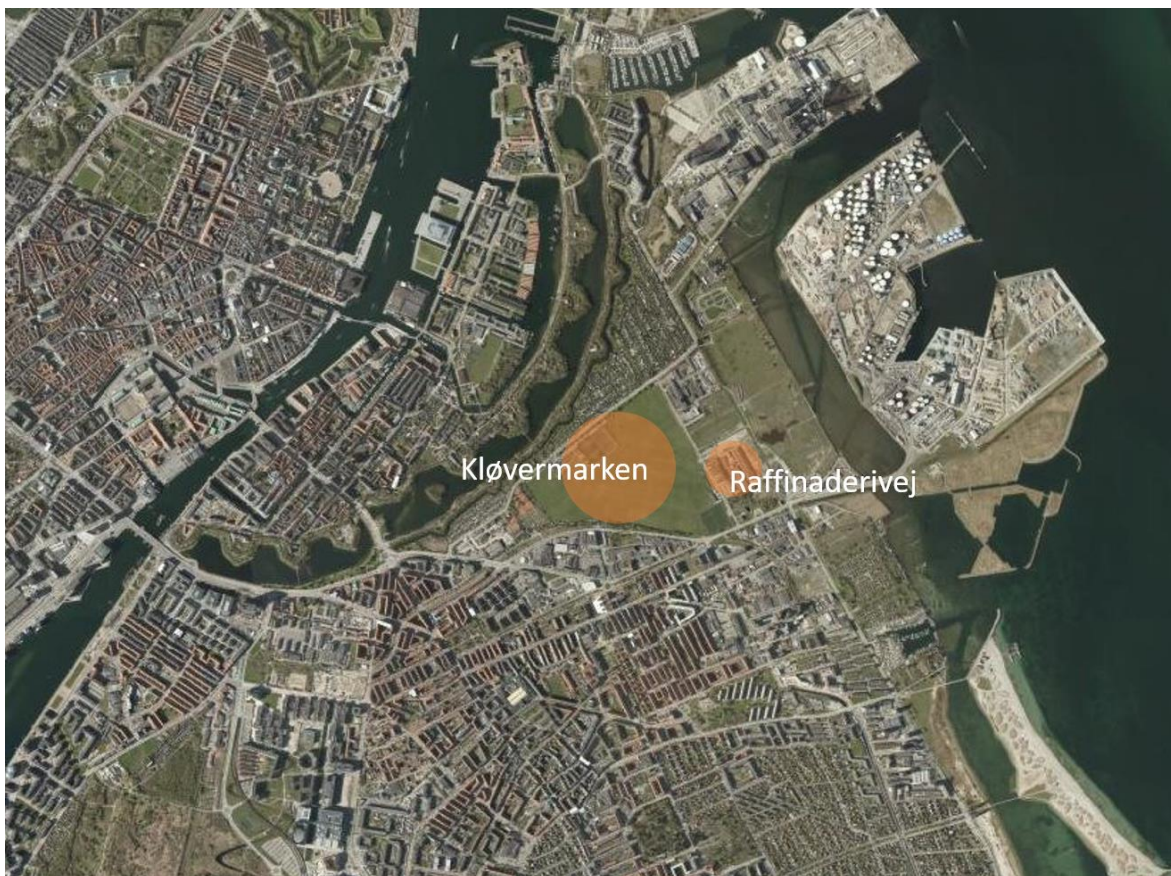
I forhandlingerne om Budget 2019 er henvist et budgetønske om en screeningsbevilling til Ketsjersportens Hus på Kløvermarken.

Indhold

Forslaget indeholder en screeningsbevilling på 0,2 mio. kr. i 2019 til placering af Ketsjersportens Hus. Der vil indgå to scenarier i screeningen af en mulig placering.

Et Ketsjersportens Hus har potentiale til at samle foreninger og borgere, der har interesser inden for ketsjersporten. Ketsjersportens Hus kan umiddelbart placeres enten på Kløvermarken eller på et nærliggende areal (f.eks. på Raffinaderivej), hvorfor nærværende budgetnotat indeholder to scenarier, der begge vil blive belyst i en screeningsfase.

Med screeningsbevillingen skal placering, udformning og finansiering belyses nærmere. En screening af et Ketsjersportens Hus kan realiseres for 0,2 mio. kr.



Scenarie 1; Kløvermarken og Scenarie 2; Raffinaderivej.

Scenarie 1 Kløvermarken

Umiddelbart kan der placeres en badmintonhal i umiddelbar tilknytning til de eksisterende tennisfaciliteter på Kløvermarkens Idrætsanlæg, men afsættes der midler til en screening skal andre mulige placeringer også belyses nærmere.

Anlægget rummer i forvejen indendørs squashbaner, tennisbaner og en tennishal. Desuden er der omklædning, café/cafeteria og andre støttefunktioner.

Kløvermarkens Idrætsanlæg har potentiale til at blive hjemsted for et egentligt centrum for ketsjersporten i København.

Et foreløbigt skøn peger på, at en badmintonhal med seks til otte baner på Kløvermarken som kommunalt byggeri, kan realiseres for et beløb i størrelsesordenen 45 mio. kr.

Scenarie 2 Raffinaderivej

En privat developer har et areal ved Raffinaderivej i umiddelbar tilknytning til Kløvermarken. Her er der mulighed for at bygge på op til 6.000 m², der kan danne rammen om forskellige idrætsaktiviteter.

Developeren indgår gerne i dialog med Københavns Kommune om en placering af Ketsjersportens Hus på arealet. En sådan dialog kan tage afsæt i, at developeren udvikler og bygger et hus til ketsjersporten, og at dette sker med afsæt i en på forhånd indgået aftale med Københavns Kommune.

I screeningsfasen skal både Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen involveres med henblik på en kortlægning af planforhold og økonomi.

Udgifter til leje og i den forbindelse deponering skal afklares gennem en dialog med developer i en screeningsfase. ByK kan yde bygherrerådgivning via indgåelse af en honoraraftale med bestiller.

Ketsjersportens Hus som en del af helhedsplanen for Kløvermarken

Forslaget om et Ketsjersportens Hus er en del af arbejdet med en samlet helhedsplan for Kløvermarkens Idrætsanlæg, som er henvist til forhandlingerne om Budget 2019 i et særskilt budgetnotat *KF5c Helhedsplan for Kløvermarken, screeningsbevilling*. I budgetnotatet er der forslag om en screeningsbevilling på 1 mio. kr.

Afsættes der midler til en screening af placeringen af Ketsjersportens Hus, vil Kultur- og Fritidsudvalget blive forelagt en indstilling om projektet med henblik på forhandlingerne om Overførselssagen 2018/2019.

Dialog med lokalområde

Går man videre med projektet, vil arbejdet med placering og udformning af et Ketsjersportens Hus ske i dialog med blandt andet lokaludvalget og de øvrige brugere af Kløvermarkens Idrætsanlæg samt andre lokale aktører.

Forventet effekt og opfølgning

I dag er der stor efterspørgsel på faciliteter, der kan anvendes til tennis, badminton og andre sportsgrene, som kræver en betydelig loftshøjde.

Et Ketsjersportens Hus vil kunne samle foreninger og borgere med interesse inden for diverse ketsjersportsgrene.

Økonomi

Der ønskes afsat en screeningsbevilling på 0,2 mio. kr. i 2019.

Table 1 – Overview of the council's activities in all management areas

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styingsområde	2019	I alt
Screeningsbevilling til Ketsjersportens Hus	Anlæg	200	200
Udgifter i alt		200	200

Risikovurdering og proces

Det skal bemærkes, at Kløvermarken er fredet. Det betyder, at et byggeri fordrer dispensation fra fredningen. Dette skal afklares i screeningsfasen.

Det skal undersøges nærmere om projektet forudsætter lokalplanstillæg og kommuneplans-tillæg. Kløvermarken er i dag udlagt til O1-område. Hvis der skal bygges større byggeri på Kløvermarken, skal der udarbejdes et Kommuneplantillæg.

Det skal afklares nærmere, hvor en ny hal kan placeres på angivne placeringer (kort). Afklaring af forhold omkring grunden kan få betydning for tidsplanen.

Dele af området på og omkring Kløvermarken er forurenede, og der må påregnes væsentlige udgifter til yderligere kortlægning og afklaring af forureningsforhold.

For så vidt angår scenarie 2 gælder det, at forhold omkring arealets nærhed til planlægningszone iht. bekendtgørelse om planlægning omkring risikovirkksomheder på Prøvestenen skal afklares.

Bevillingstekniske oplysninger

Budgetnotatet har været i ejendomsfaglig høring i ØKF.

Driftsudgifterne afdækkes i en efterfølgende fase.

Budgetnotatet har ikke været udvalgsbehandlet i KFU.

Table 2 - Other construction projects:

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/Udgift (I/U)	2019	I alt	*
Anlægsudgift	KFU	2060	U	200	200	*
Anlægsudgifter i alt				200	200	

Øvrige tekniske oplysninger**Bydel og adresse****Bydele**

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)							
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/kgs. Enghave	Valby	Amager Øst	X	Udenbys	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest			
Adresse og matrikelnummer	<ul style="list-style-type: none"> Kløvermarken Raffinaderivej 						

Høring

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



KF45 Copenhagen 2021, WorldPride og EuroGames

Baggrund

København har fået tildelt værtskabet for WorldPride og EuroGames i 2021. Eventen afvikles som ét LGBTQI+-megaevent under titlen "Copenhagen 2021". Det er første gang, at de to begivenheder forenes i samme by og på samme tidspunkt. Under Copenhagen 2021 forventes der samarbejde og borgerrettede aktiviteter i en række kommuner i både Greater Copenhagen og i Malmø.

Det er projekt- og budorganisationen Happy Copenhagen, som er stiftet af Copenhagen Pride og Pan Idræt, der ansøger Københavns Kommune om tilskud. Sagen er henvist af Kultur- og Fritidsudvalget.

Samtlige borgmestre i København underskrev i december 2016 en fælles støttetilkendegivelse om værtskabet for WorldPride i København i 2021, ligesom en tilsvarende støttetilkendegivelse til EuroGames blev underskrevet i december 2017.

Indhold

Forslaget indeholder en servicebevilling på i alt 31,6 mio. kr. i år 2019-2021 til forberedelse og afholdelse af WorldPride og EuroGames i København i 2021.

Copenhagen 2021 indeholder i alt tre spor:

- **LGBTQI+ - Kulturfestival** i samarbejde med regionens kulturinstitutioner, der skaber oplevelser og indsigt i LGBTQI+-livets mange facetter herunder WorldPride-parade med bred international deltagelse. Festivalen vil over 11 dage integrere kulturinstitutioner, festivaler, teatre, spille- og udstillingssteder i Greater Copenhagen og bl.a. byde på udstillinger, koncerter, filmvisninger, debat m.m.
- **EuroGames - Sportsstævne** med afvikling af op til 28 forskellige idrætsgrene, der skal øge opmærksomheden om LGBTQI+-sport og bekæmpe diskrimination på baggrund af seksualitet i sport.
- **International menneskerettigheds- og sportsleder-konference** med fokus på menneskerettigheder og foreningskultur i sport indeholdende taler, workshops og paneldebatter med udgangspunkt i LGBTQI+-rettigheder.

Copenhagen 2021 understøtter Kultur- og Fritidspolitikens principper om rummelighed og lige adgang til de kommunale kultur- og fritidstilbud, ligesom eventen bidrager til politikens indsatsområder for den internationale by og byens gæster.

Aktivering og forankring

Kultur- og Fritidsforvaltningens erfaring med megaevents er, at det er afgørende for eventens udbredelse og blivende værdi, at der arbejdes fokuseret med forankring og aktivering af eventen, og at der øremærkes midler til indsatsen.

Happy Copenhagen har beskrevet initiativer, der blandt andet omhandler forankring af foreningsdrift, arbejdet med diskrimination indenfor sporten og at understøtte at mindre bemidlede borgere på internationalt plan kan deltage i Copenhagen 2021.

Der er ligeledes forvaltningens erfaring, at eventarrangørernes fokus ofte er på hovedeven-ten, og at aktivering derfor ikke altid får det ønskede fokus og effekt.

Derfor foreslås det, at 2 mio. kr. af bevillingen øremærkes til forankring af EuroGames i det københavnske foreningsliv (mangfoldighed og ligestilling i foreningslivet) samt til borger- og foreningsrettede aktiviteter op til og under Copenhagen 2021, som knytter an til Kultur- og Fritidsforvaltningens eksisterende arbejde med udvikling af byens foreningsliv. Aktiveringsindsatsen udvikles og afvikles i tæt samarbejde med Happy Copenhagen og med aktiv inddragelse af idrættens hovedorganisationer.

Forventet effekt

Wonderful Copenhagen har i 2016 estimeret, at Copenhagen 2021 vil medføre en turisme-relateret omsætning på ca. 123 mio. kr. samt en værditilvækst i turismerelaterede erhverv på ca. 62 mio. kr. i København. Copenhagen 2021 vil endvidere bidrage med betydelig mar-kedsføring af Greater Copenhagen som LGBTQI+-venlig destination.

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

Økonomi

Happy Copenhagen ansøger Københavns Kommune om et tilskud på 31,6 mio. kr. til den fortsatte forberedelse og afholdelse af Copenhagen 2021 i 2019-2021.

Budgettet fordeles således:

- 24 mio. kr. i direkte tilskud til Happy Copenhagen til planlægning og afvikling af Copenhagen 2021,
- 2 mio. kr. til forankring og aktivering af Copenhagen 2021 i Kultur- og Fritidsforvaltningen.
- 5,2 mio. kr. i ekstraudgifter til Teknik- og Miljøforvaltningen til renhold, natåbne bemandede toiletter, myndighedsbehandling og trafikledelse i forbindelse med Copenhagen 2021
- 0,4 mio. kr. i ekstraudgifter til Kultur- og Fritidsforvaltningen i forbindelse med brug af idrætsanlæg under EuroGames.

Det aktuelle ansøgte beløb er nedjusteret fra oprindeligt 49 mio. kr. Nedjusteringen er et resultat af en dialog mellem Happy Copenhagen, Økonomiforvaltningen og Kultur- og Fritidsforvaltningen. Budgettet for udgifter til Teknik- og Miljøforvaltningen er ligeledes blevet nedjusteret fra 9,3 mio. kr. til 5,2 mio. kr.

Eventbudget og finansiering

Det samlede eventbudget for Copenhagen 2021 er angivet til ca. 98 mio. kr., hvoraf Københavns Kommune ansøges om et tilskud på 31,6 mio. kroner. Københavns Kommune har med

overførselssagen 2017-2018 støttet Happy Copenhagen med 3 mio. kr. til sekretariatsdrift i forbindelse med Copenhagen 2021. Københavns Kommune har tillige bevilget 3,1 mio. kr. til budfasen i 2016-2018.

Det samlede offentlige tilskudsbehov i København er på ca. 50 mio. kr. I gennemsnit kalkuleres med en offentlig medfinansiering svarende til ca. 50 procent af det samlede eventbudget. De resterende midler søges i private fonde og erhvervssponsorater.

Frederiksberg Kommune er ansøgt om 7 mio. kr. i tilskud i 2019-2021. Den politiske behandling af sagen er udskudt til forhandlingerne om kommunens budget 2020. Roskilde Kommune har givet hensigtserklæringer uden politisk behandling på 2 mio. kr. Region Hovedstaden ansøges aktuelt om 10 mio. kr. i forbindelse med udmøntning af regionens eventpuljemidler 2019 og forhandlingerne om budget 2019.

Malmö Stad har i august 2018 afsat i alt 35 mio. svenske kr. til planlægning og afvikling af Malmö Pride og WorldPride 2021. Midlerne forankret hos Malmö Stad og Malmö Pride og øremærkes til kultur-, idræts- og prideaktiviteter i Malmö i 2021. Af det samlede tilskud er det dog forventningen, at ca. 5,7 mio. danske kr. vil kunne udmøntes i et samarbejde mellem Happy Copenhagen og Malmö Pride. Der forventes ikke bidrag fra Sport Event Denmark.

Kultur- og Fritidsforvaltningen gør opmærksom på, at det ansøgte offentlige tilskud fra Københavns Kommune ligger ca. 15-20 mio. kr. højere, end hvad der ellers gives til store internationale events i København (megaevents). Borgerrepræsentationen har eksempelvis bevilliget 5 mio. kr. til VM i Ishockey 2018, 8,5 mio. kr. til VM i herrehåndbold 2019 samt samlet set 18 mio. kr. til EM i fodbold i 2020, heraf 7,7 mio. kr. i ekstraudgifter til Teknik- og Miljøforvaltningen. Happy Copenhagen har dog til sammenligning ikke et internationalt forbund eller Sport Event Denmark bag sig, der kan medfinansiere eventet.

Forvaltningen har anmodet Happy Copenhagen om at udarbejde et kvalificeret minimumsbudget. Det tilsendte budget er ikke reduceret i forhold til det budget, som Happy Copenhagen udarbejdede i forbindelse med overførselssagen 2017-2018.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget <i>(1.000 kr. – 2018 p/l)</i>	Styringsområde	2019	2020	2021	I alt
Direkte tilskud til Happy Copenhagen	Service	8.000	9.000	7.000	24.000
Forankring i det københavnsk idræts- og foreningsliv – KFF	Service	250	750	1.000	2.000
Serviceudgifter i KFF – idrætsanlæg	Service			400	400
Renhold - TMF	Service			2.795	2.795
Natåbne toiletter – TMF	Service			310	310
Materiel – TMF	Service			210	210
Afledte udgifter – TMF	Service			350	350
Myndighedsbehandling, trafikledelse mv.	Service	450	450	600	1.500
Udgifter i alt		8.700	10.200	12.665	31.565

Risikovurdering og proces

Der vurderes ikke at være væsentlige risici forbundet med den organisatoriske forankring af projektet. Copenhagen Pride og Pan Idræt, som står bag bud- og projektorganisationen Happy Copenhagen, har erfaring med afvikling af events.

Derimod vurderes det, at der er en reel risiko for, at Happy Copenhagen ikke kan skaffe den tilsigtede medfinansiering fra øvrige offentlige organisationer. Det foreslås derfor, at Københavns Kommunes tilskud betinges af, at Happy Copenhagen tilpasser sin organisation og eventen efter de bidrag, som kan genereres fra offentlig side samt fra det øvrige fonds- og sponsorarbejde senest 2 år inden eventafvikling, dvs. pr. september 2019.

Tiltaget kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling.

Tabel 2 – Udgifter til service:

(1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg	Bevil- ling	Indtægt/Ud- gift (I/U)	2019	2020	2021	I alt
Direkte tilskud til Happy Copenhagen	KFU	1060	U	8.000	9.000	7.000	24.000
Forankring i det københavnske idræts- og foreningsliv – KFF	KFU	1060	U	250	750	1.000	2.000
Idrætsanlæg – KFF	KFU	1060	U			400	400
Renhold - TMF	TMU	1000	U			2.795	2.795
Natåbne toiletter – TMF	TMU	1000	U			310	310
Materiel – TMF	TMU	1000	U			210	210
Afledte udgifter – TMF	TMU	1000	U			350	350
Myndighedsbehandling, trafikledelse mv.	TMU	1000	U	450	450	600	1.500
Udgifter i alt				8.700	10.200	12.665	31.565

Bydele

Bydækkende? X							
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		Udenbys	
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest			
Adresse og mat- rikelnummer							

Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen 2014-15	500			
Budgetaftale 2016 – budfasen og fundraising		1.000	800	500
Budgetaftale 2018 – budfasen på Eurogames og planlægning af WorldPride				300
Overførselssagen 2017-18 – sekretariatsdrift af Copenhagen 2021				3.000
Afsatte midler i alt	500	1.000	800	3.800



KF9 Nyt Valby Bibliotek og helhedsplan på Toftegårds Plads, anlægsbevilling

Baggrund

Med Budget 2018 er der afsat en planlægningsbevilling på 1,7 mio. kr. til et nyt Valby Bibliotek på Toftegårds Plads. I aftaleteksten fra Budget 2018 står der også, at ”Parterne er ligeledes enige om, at der skal udarbejdes en helhedsplan for Toftegårds Plads i forbindelse med planlægningsfasen.”.

For at kunne arbejde videre med et nyt Valby Bibliotek på Toftegårds Plads er det nødvendigt, at der også afsættes midler til en helhedsplan for pladsen. Budgetnotatet indeholder et forslag om at afsætte midler til en helhedsplan for Toftegårds Plads, en anlægsbevilling til et nyt Valby Bibliotek på Toftegårds Plads og midler til renovering af Valby Kulturhus

Indhold

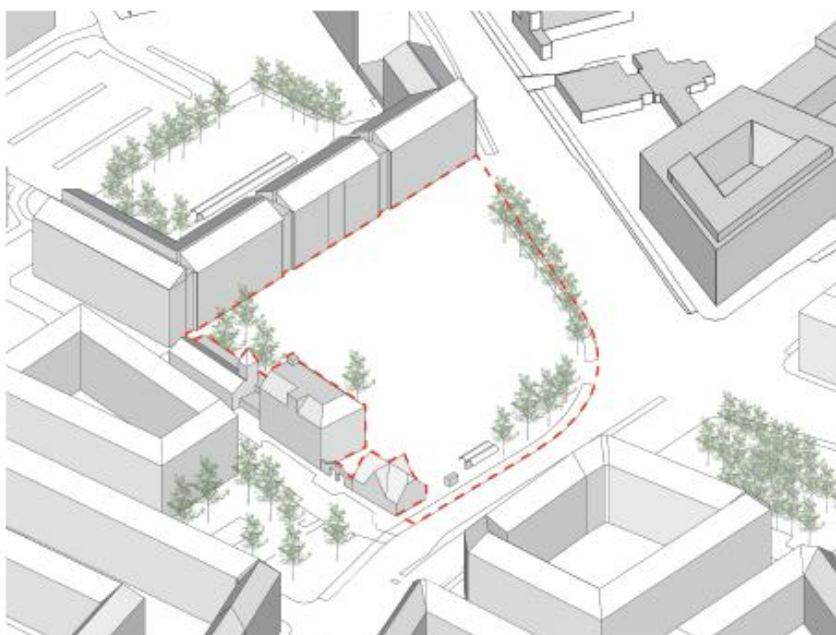
Et nyt Valby Bibliotek på 1.250 netto m2 placeret på Toftegårds Plads kan realiseres for i alt 72,8 mio. kr. Heri indgår alle omkostninger til et nyt bibliotek.

I de 72,8 mio. kr. er der ikke indregnet provenu for et eventuelt salg af det nuværende Valby Bibliotek på Annexstræde. Den offentlige ejendomsvurdering er 8,7 mio. kr.

Som en del af arbejdet med et nyt bibliotek, er der også arbejdet med en renovering af Valby Kulturhus, så huset lever op til nutidige standarder og kan imødekomme ønsket om synergi mellem bibliotek og kulturhus. Renoveringen kan realiseres for 5,7 mio. kr.

En helhedsplan for Toftegårds Plads kan realiseres for 1,5 mio. kr.

Et nyt Valby Bibliotek kan ikke realiseres uden, at der afsættes midler til en helhedsplan for Toftegårds Plads. Renovering af Valby Kulturhus kan realiseres uafhængigt af de andre forslag.



Helhedsplan

Et nyt fritstående bibliotek på Toftegårds Plads kræver en ny lokalplan. For at kunne igangsætte dette arbejde skal der være en præcis placering af biblioteket på Toftegårds Plads.

For at indpasse et nyt Valby Bibliotek på Toftegårds Plads er der, i dialog med Valby Lokaludvalg, udarbejdet en helhedsplan for Toftegårds Plads. I arbejdet med helhedsplanen er der fokuseret på at placere et nyt fritstående bibliotek på Toftegårds Plads samt på udvikling af pladsen, så den imødekommer lokale ønsker om kulturelle og rekreative formål. I dette arbejde skal biblioteket placeres, så det ikke står i vejen for en fremtidig udvikling af resten af Toftegårds Plads.

Arbejdet peger på et behov for at udarbejde en egentlig helhedsplan med fokus på en samlet disponering af Toftegårds Plads, herunder en belysning af de landskabelige, funktionelle og byrumsmæssige muligheder. Sigtet er at afklare ønsket om mere byggeri på Toftegårds Plads og derfra kunne klarlægge en endelig placering af et nyt Valby Bibliotek, hvilket er en forudsætning for at lokalplansarbejdet kan igangsættes.

Helhedsplanen skal udvikles i samarbejde med Valby Lokaludvalg og kommunens øvrige forvaltninger. Helhedsplanen kan udarbejdes parallelt med forarbejdet til en ny lokalplan og en nærmere bearbejdning af byggeprojektet for Valby Bibliotek. Sigtet er, at en helhedsplan forelægges Kultur- og Fritidsudvalget i forbindelse med forhandlingerne om Budget 2020.

Nyt Valby Bibliotek

Valby Bibliotek har årligt 325.000 besøgende og er placeret i slidte lokaler på Annexstræde. Der har længe været arbejdet med et nyt bibliotek i Valby, et tidssvarende og fremtidssikret bibliotek, der både har plads til fordybelse og plads til møder på tværs af kulturer, alder og interesser. Et nyt Valby Bibliotek er baseret på et lokalt ønske om at skabe et bibliotek med særlig god plads til børn, børnefamilier og studerende. Der arbejdes med et bibliotek, hvor der er mulighed for kreativ udfoldelse. I et nyt Valby Bibliotek skal der også være bedre mulighed for at formidle bibliotekernes mange digitale materialer i det fysiske rum.

Borgerservice vil fortsat være en del af Valby Bibliotek. Dertil vil biblioteket blive indrettet fleksibelt, så fx scenen kan bruges som siddeplads, når der ikke er forestillinger. Biblioteket indrettes med fokus på tryghed, så de mange selvbetjente brugere trygt kan besøge huset på forskellige tidspunkter i døgnet.

Afsættes der midler til biblioteket samt helhedsplanen nu, forventes det, at biblioteket kan ibrugtages i 2022.

Flyttes Valby Bibliotek til Toftegårds Plads samles en række kulturtilbud på pladsen, og de danner sammen rammen om Kulturens Plads i Valby.

Renovering af Valby Kulturhus

Som en del af arbejdet med et nyt bibliotek, er der også arbejdet med en renovering af Valby Kulturhus, så huset lever op til nutidige standarder og kan imødekomme ønsket om synergi mellem bibliotek og kulturhus. Kultur- og Fritidsforvaltningen vurderer, at renoveringen kan realiseres for 5,7 mio. kr. Renoveringen skal sikre en let selvbetjent adgang for brugerne i huset. Renoveringen foretages af Kultur- og Fritidsforvaltningen i samarbejde med Københavns Ejendomme og Indkøb samt Økonomiforvaltningen.

Forventet effekt og opfølgning

Afsættet for arbejdet er et bibliotek i nutidige standarder, der højner kvaliteten af kulturtilbud i Valby og tilbyder en væsentligt bedre biblioteksoplevelse til Valbys borgere. Dertil skaber de nye faciliteter bedre muligheder for kreative samarbejder med skoler, daginstitutioner og andre eksterne parter.

Ejerforhold

Toftegårds Plads er udlagt som vejareal og ejes i dag af Teknik- og Miljøforvaltningen. Der skal ske en udmatrikulering af bibliotekets areal på pladsen, hvori bibliotekets areal overdrages fra Teknik- og Miljøforvaltningen til Københavns Ejendomme og Indkøb. Herefter vil Københavns Ejendomme og Indkøb udleje ejendommen til Kultur- og Fritidsforvaltningen på almindelige lejestandardvilkår.

Vejmyndigheden i Teknik- og Miljøforvaltningen skal godkende nedlæggelse af vejareal i forbindelse med udarbejdelse af helhedsplanen. Modellen for overdragelse af areal vil blive afklaret endeligt i forbindelse med helhedsplanen.

Økonomi

I forbindelse med planlægningsfasen har Byggeri København og rådgiver estimeret, at den samlede anlægssum til etablering af et Nyt Valby Bibliotek vil være 72,8 mio. kr. Heri indgår alle omkostninger til et nyt bibliotek.

I de 72,8 mio. kr. er der ikke indregnet provenu for et eventuelt salg af det nuværende Valby Bibliotek på Annexstræde. Den offentlige ejendomsvurdering er 8,7 mio. kr.

Som en del af arbejdet med et nyt bibliotek, er der også arbejdet med en renovering af Valby Kulturhus, så huset lever op til nutidige standarder og kan imødekomme ønsket om synergi mellem bibliotek og kulturhus. Renoveringen kan realiseres for 5,7 mio. kr.

En helhedsplan for Toftegårds Plads kan realiseres for 1,5 mio. kr.

Projektet hviler på en forudsætning om, at Kultur- og Fritidsudvalget får et rammeløft til betaling af basislejen. Projektet hviler også på, at driftsøkonomien for det nuværende bibliotek videreføres. Hertil skal der tilføres yderligere 0,5 mio. kr. i varige driftsmidler, da lejemålet til det nye bibliotek bliver større end det tidligere. Driftsbudgettet for det nye bibliotek indeholder en post til indvendigt vedligehold på 0,36 mio. kr. årligt. Udgangspunktet er, at det samme antal personale bibeholdes i det nye bibliotek.

Den endelige budgettilpasning vil ske efter, at byggeomkostningerne til biblioteket kendes.

Tabel 1 – Oversigt over ønskets aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. – 2019 p/l)	Styrings-område	2018	2019	2020	2021	2022	I alt
Helhedsplan Toftegårds Plads	Anlæg		1.470				1.470
Nyt Valby Bibliotek på Toftegårds Plads	Anlæg	814	6.117	20.140	36.937	8.783	72.791
Yderligere drift og vedligehold	Service					510	510
Renovering Valby Kulturhus	Anlæg		5.740				5.740
Udgifter i alt		814	13.327	20.140	36.937	9.293	80.511

Risikovurdering og proces

Der skal laves ny lokalplan for Toftegårds Plads. En ny lokalplan fodrer en konkret placering af biblioteket på Toftegårds Plads. Placeringen kendes endnu ikke, men afventer arbejdet med en helhedsplan. Der er risiko for, at arbejdet med helhedsplanen kan få betydning for det samlede projekts tidsplan.

Hvis det konkluderes efter arbejdet med helhedsplanen, at flere funktioner skal indtænkes på Toftegårds Plads, kan et efterfølgende samlokaliseringsprojekt forsinke bibliotekets ibrugtagingsdato.

De stedsspecifikke forhold udgør på nuværende tidspunkt en stor usikkerhed, fordi der er kendskab til forurening på Toftegårds Plads og vanskelige jordbundsforhold. Da den endelige placering af biblioteket ikke er fastlagt kendes udgifter til behandling af forurenede jord samt fundering endnu ikke, og dette medfører en større risiko for anlægsøkonomien.

I planlægningsfasen er der lavet en analyse af jordforureningen, men nye prøver af jordbunden afventer en konkret placering af biblioteket. I anlægsøkonomien er der indregnet en risikopulje til oprensning af forurenede jord, herunder bl.a. fjernelse og håndtering af forurenede jord samt belægnings-, jordarbejder ift. det skrånede terræn, evt. dybere fundering og ekstra sikkerhedsforanstaltninger, hvis der skal foretages dybere udgravninger.

Der er høj støjforurening på Toftegårds Plads. Dette kan medføre krav til facaden på biblioteket, som kan have en påvirkning for anlægsøkonomien.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2 – Helhedsplan for Toftegårds Plads

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/Udgift (I/U)	2019	I alt	*
Planlægningsbevilling (ByK)	ØU	3160	U	1.224	1.224	*
KK-byggehonorer (ByK)	ØU	3161	U	123	123	*
KK-byggehonorer (KFF)	KFU	2060	U	123	123	*
Anlægsudgifter i alt				1.470	1.470	

Tabel 3 – Nyt Valby Bibliotek

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/Udgift (I/U)	2018	2019	2020	2021	2022	I alt	*
Anlægsudgift (ByK)	ØU	3160	U	394	5.522	19.720	31.552	8.363	65.551	
KK-byggehonorer (ByK)	ØU	3161	U	420	419	420	419	420	2.098	
Flytteomkostninger	KFU	2060	U				918		918	
Inventar*	KFU	2060	U				4.048		4.048	
KK-byggehonorer	KFU	2060	U		176				176	
Anlægsudgifter i alt				814	6.117	20.140	36.937	8.783	72.791	

Yderligere afledt drift	KFU	1060	U					300	300	
Udvendigt vedligehold	ØU	1171 – KEID service	U					210	210	
Afledte serviceudgifter i alt								510	510	

*Inventarposten indeholder udgifter til inventar i biblioteket og Borgerservice samt etablering af internet og selvbetjent adgang.

Tabel 4 – Renovering af Valby Kulturhus

Anlæg (1.000 kr. – 2019 p/l)	Udvalg	Bevilling	Indtægt/Udgift (I/U)	2019	I alt	*
Renovering af Valby Kulturhus	KFU	2060	U	5.600	5.600	*
KK-byggehonorar	KFU	2060	U	70	70	*
KK-byggehonorar	ØU	3172 - KEID grundbudget anlæg	U	70	70	*
Anlægsudgifter i alt				5.740	5.740	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel og adresse

Bydækkende? (Hvis forslaget er bydækkende sættes kun kryds her)											
Bispebjerg	<input type="checkbox"/>	Indre by	<input type="checkbox"/>	Vesterbro/kgs. Enghave	<input type="checkbox"/>	Valby	<input checked="" type="checkbox"/>	Amager Øst	<input type="checkbox"/>	Udenbys	<input type="checkbox"/>
Nørrebro	<input type="checkbox"/>	Østerbro	<input type="checkbox"/>	Brønshøj/Husum	<input type="checkbox"/>	Vanløse	<input type="checkbox"/>	Amager Vest	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Adresse og matrikelnummer	Toftegårds Plads, 2500 Valby Matrikel 7000ag og et lille stykke af 7000s										

Høring

Budgetnotat har været i høring hos Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen.

Budgetnotatet har været i høring hos Ejendomsdrift & Service i Kultur- og Fritidsforvaltningen.

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
IT-projekt (KIT)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Tidligere afsatte midler

(1.000 kr., løbende p/l)	2017	2018
Budgetaftale 2017	650	
Overførselssagen 2016-17		
Budgetaftale 2018		1.700
Afsatte midler i alt	650	1.700