

## 1.5 Budgetønsker



Budgetønske		2012	2013	2014	2015	Beskrivelse	
Klimaplanen		Beløb i 1.000 kr.					
Smart Grid	a	Anlæg	4.500	5.500	5.000	4.000	Smart energistyring i kommunes bygninger og partnerskab om 'Smart' Nordhavn.
		Drift	0	0	0	0	
Restaurering af Harrestrup Å	b	Anlæg	3.000	20.000	15.000	15.000	Restaurering af Harrestrup Å gennem Krogebjergparken.
		Drift	0	0	0	0	
Klimatilpasning	c	Anlæg	2.500	0	0	0	Fuldskalaprojekt for klimatilpasning med henblik på mulighederne for finansiering af langsigtede investeringer i forhold til klimatilpasning.
		Drift	0	0	0	0	
Klimavenligt affald	d	Anlæg	0	0	0	0	Udsortering af plast, forebyggelse af plastaffald, videreudvikling af Renaissance og ny teknologi.
		Drift	10.500	13.720	11.620	8.770	
Bekæmpelse af trafikstøj	e	Anlæg	15.000	19.000	19.000	19.000	Støjbekæmpelse ved skoler og boliger samt støjreducerende asfalt.
		Drift	1.500	1.900	1.900	1.900	
Flere træer i byen	f	Anlæg	7.000	12.000	11.000	8.000	Beplantning af træer, der vil kunne være med til at danne grønne passager i træfattede områder.
		Drift	400	1.100	1.740	2.200	
Citylogistik	g	Anlæg	0	0	0	0	Citylogistikprojektet skal forbedre miljøet, transportens klimapåvirkning, trafikikkerheden og i øvrigt bidrage til et bedre og mere trygt bymiljø i København.
		Drift	2.000	1.000	0	0	
Cykelpakke V	h	Anlæg	9.750	54.750	10.500	0	Cykelpakke V er en naturlig forlængelse af de tidligere cykelpakker, og vil bidrage til "Metropol for mennesker" og Klimaplansmålet.
		Drift	100	200	200	500	
Cykelpakke VI	i	Anlæg	25.000	45.750	4.250	0	Cykelpakke VI er en naturlig forlængelse af de tidligere cykelpakker, og vil bidrage til "Metropol for mennesker" og Klimaplansmålet.
		Drift	100	200	200	500	
<b>Færdiggørelse</b>							
Nørrebrogade 2. etape	j	Anlæg	7.000	14.000	14.000	0	Færdiggørelse af Nørrebrogade fra Runddelen til Nørrebro station.
		Drift	0	0	0	0	
Musiktorvet	k	Anlæg	11.900	0	0	0	Overdækning af pladsen, som samtidig kan udgøre pladsens vartegn.
		Drift	0	0	0	0	
Ørestad - Ombygning af Kay Fiskers Plads	l	Anlæg	1.500	1.500	15.000	4.000	Ombygning af pladsen, så den i højere grad inviterer til aktiviteter og ophold.
		Drift	0	0	0	0	
Metrocityringens stationsforbindelser	m	Anlæg	0	60.000	0	0	Tilkøb til stationspladserne, for at sikre helhedsorienteret byrum.
		Drift	0	0	0	0	
Stibro fra Tegholmen til Amager Fælled	n	Anlæg	830	11.200	38.000	30.000	Stibroen mellem Tegholmen og Amager Fælled er sammenhængende med færdiggørelsen af Sydhavnen og "den grønne kile" på Tegholmen.
		Drift	0	0	4.200	4.200	
Århusgade ved Nordhavn Station	o	Anlæg	6.300	6.700	0	0	Forbinde Østerbro og Nordhavn ved etablering af vejtræer og forskønnelse af byrummet ved Østerbro Medborgerhus.
		Drift	0	100	100	100	
Nordhavn - Promenade ved Sandkaj	p	Anlæg	30.000	20.000	0	0	Etablering af promenade på kanten af Sandkaj.
		Drift	0	0	1.800	1.800	
Elmegade	q	Anlæg	2.000	3.565	0	0	Elmegade skal gøres til en ryg bolig-, handels- og cafegade, med mulighed for et rigt byliv på de svageste trafikanters betingelser.
		Drift	0	0	0	0	
Amager Strandpark	r	Anlæg	2.200	11.300	0	0	Etablere kystsikring og promenade, adgang til toltter samt opførelse af naturcenter.
		Drift	0	470	1.450	1.450	
Toftgårds Plads	s	Anlæg	3.000	13.000	13.000	0	Udbygning af Toftgårds Plads, så den understøtter byudviklingen i Valby.
		Drift	0	0	200	200	

Budgetønske			2012	2013	2014	2015	Beskrivelse
<b>Særlige vækstområder</b>							
Nye almene familieboliger	t	Anlæg	35.000	30.000	0	0	Sikre en blandet by i det kommende Nordhavn, sikre boliger til familier med almindelige indkomster, at leve op til målet om at almene boliger skal udgøre 20% af den totale boligmasse.
		Drift	0	0	0	0	
<b>Udsatte byområder</b>							
Storbøghaver	u	Anlæg	4.000	12.000	16.000	8.000	Sikre at byens udsatte områder bliver grønnere i samarbejde med bl.a. kommunens områdeløft, private grundejere, beboere og frivillige.
		Drift	1.000	1.000	2.000	2.000	
Boligsociale helhedsplaner	v	Anlæg	15.000	10.000	5.000	0	Mindske segregeringen i de udsatte byområder ved at etablere positiv byudvikling, gøre byen tryggere, mere mangfoldig og social ansvarlig.
		Drift	0	0	0	0	
Kunstgræsbaner i Husumparken	w	Anlæg	6.000	4.000	0	0	Anlæg af kunstgræsbane og 2 bevægelsesalleer, der vil bidrage til øget aktivitetsmuligheder, og have stor effekt på de lokale borgers hverdag.
		Drift	0	650	650	650	
Udsatte boligområder - medfinansiering af infrastruktur	x	Anlæg	2.000	20.000	15.000	0	Skabe attraktive koblinger til de rekreative grønne arealer i de udsatte byområders nærmiljøer.
		Drift	0	0	500	1.000	
<b>Øvrige</b>							
Digitalisering af byggesagsbehandlingen	y	Anlæg	7.000	31.000	31.000	31.000	Digitalisering af de eksisterende byggesagsarkiver samt opbygning af digital byggesagsbehandling og selvbetjeningsløsning. Forventes at blive lovkrav.
		Drift	0	1.800	1.800	1.800	
Fodgængerindsatser	z	Anlæg	5.000	10.000	10.000	0	Fodgængerpakke til at opnå målene i Metropolen for mennesker - stigning i fodgængertrafikken gavner sundhed, miljø og byliv.
		Drift	0	0	0	0	
Fleksibelt gaderum	aa	Anlæg	3.000	5.000	12.000	0	Muligheder for udnyttelse af gaderummet på nye måder i løbet dagen, ugen og året.
		Drift	0	250	250	250	
Gågade i Lille- og Store Strandstæde	ab	Anlæg	2.000	12.000	600	0	Lille- og Store Strandstræde ændres til gågade.
		Drift	0	0	0	0	
Sikre skoleveje	ac	Anlæg	15.000	15.000	15.000	15.000	Sikre Skoleveje - gør københavnske børn sikre, trygge og kompetente trafikanter.
		Drift	0	0	0	0	

Budgetønske (Beløb i 1.000 kr.)			2012	2013	2014	2015	Beskrivelse	Prioritering
Nye almene familieboliger	t	Anlæg Drift	35.000 0	30.000 0	0 0	0 0	Sikre en blandet by i det kommende Nordhavn, sikre boliger til familier med almindelige indkomster, at leve op til målet om at almene boliger skal udgøre 20% af den totale boligmasse.	1
Digitalisering af byggesagsbehandlingen	y	Anlæg Drift	7.000 0	31.000 1.800	31.000 1.800	31.000 1.800	Digitalisering af de eksisterende byggesagsarkiver samt opbygning af digital byggesagsbehandling og selvbetjeningsløsning. Forventes at blive lovkrav.	2
Cykelpakke V	h	Anlæg Drift	9.750 100	54.750 200	10.500 200	0 500	Cykelpakke V er en naturlig forlængelse af de tidligere cykelpakker, og vil bidrage til "Metropol for mennesker" og Klimaplansmålet.	3
Nordhavn - Promenade ved Sandkaj	p	Anlæg Drift	30.000 0	20.000 0	0 1.800	0 1.800	Etablering af promenade på kanten af Sandkaj.	4
Restaurering af Harrestrup Å	b	Anlæg Drift	3.000 0	20.000 0	15.000 0	15.000 0	Restaurering af Harrestrup Å gennem Krogebjergparken.	5
Udsatte boligområder - medfinansiering af infrastruktur	x	Anlæg Drift	2.000 0	20.000 0	15.000 500	0 1.000	Skabe attraktive koblinger til de rekreative grønne arealer i de udsatte byområders nærmiljøer.	6
Klimatilpasning	c	Anlæg Drift	2.500 0	0 0	0 0	0 0	Fuldskalaprojekt for klimatilpasning med henblik på mulighederne for finansiering af langsigtede investeringer i forhold til klimatilpasning.	7
Metrocityringens stationsforbindelser	m	Anlæg Drift	0 0	60.000 0	0 0	0 0	Tilkøb til stationspladserne, for at sikre helhedsorienteret byrum.	8
Flere træer i byen	f	Anlæg Drift	7.000 400	12.000 1.100	11.000 1.740	8.000 2.200	Beplantning af træer, der vil kunne være med til at danne grønne passager i træfattede områder.	9
Kunstgræsbaner i Husumparken	w	Anlæg Drift	6.000 0	4.000 650	0 650	0 650	Anlæg af kunstgræsbane og 2 bevægelsesalleer, der vil bidrage til øget aktivitetsmuligheder, og have stor effekt på de lokale borgers hverdag.	10
Århusgade ved Nordhavn Station	o	Anlæg Drift	6.300 0	6.700 100	0 100	0 100	Forbinde Østerbro og Nordhavn ved etablering af vejtræer og forskønnelse af byrummet ved Østerbro Medborgerhus.	11
Amager Strandpark	r	Anlæg Drift	2.200 0	11.300 470	0 1.450	0 1.450	Etablere kystsikring og promenade, adgang til toiletter samt opførelse af naturcenter.	12
Elmegade	q	Anlæg Drift	2.000 0	3.565 0	0 0	0 0	Elmegade skal gøres til en ryg bolig-, handels- og cafegade, med mulighed for et rigt byliv på de svageste trafikanters betingelser.	13
Musiktorvet	k	Anlæg Drift	11.900 0	0 0	0 0	0 0	Overdækning af pladsen, som samtidig kan udgøre pladsens vartegn.	14
Ørestad - Ombygning af Kay Fiskers Plads	l	Anlæg Drift	1.500 0	1.500 0	15.000 0	4.000 0	Ombygning af pladsen, så den i højere grad inviterer til aktiviteter og ophold.	15
Storbyhaver	u	Anlæg Drift	4.000 1.000	12.000 1.000	16.000 2.000	8.000 2.000	Sikre at byens udsatte områder bliver grønnere i samarbejde med bl.a. kommunens områdeløft, private grundejere, beboere og frivillige.	16
Boligsociale helhedsplaner	v	Anlæg Drift	15.000 0	10.000 0	5.000 0	0 0	Mindske segregeringen i de udsatte byområder ved at etablere positiv byudvikling, gøre byen tryggere, mere mangfoldig og social ansvarlig.	17
Sikre skoleveje	ac	Anlæg Drift	15.000 0	15.000 0	15.000 0	15.000 0	Sikre Skoleveje - gør københavnske børn sikre, trygge og kompetente trafikanter.	18
Smart Grid	a	Anlæg Drift	4.500 0	5.500 0	5.000 0	4.000 0	Smart energistyring i kommunes bygninger og partnerskab om 'Smart' Nordhavn.	19
Stibro fra Tegholmen til Amager Fælled	n	Anlæg Drift	830 0	11.200 0	38.000 4.200	30.000 4.200	Stibroen mellem Tegholmen og Amager Fælled er sammenhængende med færdiggørelsen af Sydhavnen og "den grønne kile" på Tegholmen.	20
Nørrebrogade 2. etape	j	Anlæg Drift	7.000 0	14.000 0	14.000 0	0 0	Færdiggørelse af Nørrebrogade fra Runddelen til Nørrebro station.	21
Gågade i Lille- og Store Strandstæde	ab	Anlæg Drift	2.000 0	12.000 0	600 0	0 0	Lille- og Store Strandstræde ændres til gågade.	22
Bekæmpelse af trafikstøj	e	Anlæg Drift	15.000 1.500	19.000 1.900	19.000 1.900	19.000 1.900	Støjbekæmpelse ved skoler og boliger samt støjreducerende asfalt.	23
Klimavenligt affald	d	Anlæg Drift	0 10.500	0 13.720	0 11.620	0 8.770	Udsortering af plast, forebyggelse af plastaffald, videreudvikling af Renaissance og ny teknologi.	24
Toftegårds Plads	s	Anlæg Drift	3.000 0	13.000 0	13.000 200	0 200	Udbygning af Toftegårds Plads, så den understøtter byudviklingen i Valby.	25

Budgetønske (Beløb i 1.000 kr.)			2012	2013	2014	2015	Beskrivelse	Prioritering
Fodgængerindsatser	z	Anlæg	5.000	10.000	10.000	0	Fodgængerpakke til at opnå målene i Metropol for mennesker - stigning i fodgængertrafikken gavner sundhed, miljø og byliv.	26
		Drift	0	0	0	0		
Citylogistik	g	Anlæg	0	0	0	0	Citylogistikprojektet skal forbedre miljøet, transportens klimapåvirkning, trafikikkerheden og i øvrigt bidrage til et bedre og mere trygt bymiljø i København.	27
		Drift	2.000	1.000	0	0		
Fleksibelt gaderum	aa	Anlæg	3.000	5.000	12.000	0	Muligheder for udnyttelse af gaderummet på nye måder i løbet dagen, ugen og året.	28
		Drift	0	250	250	250		
Cykelpakke VI	i	Anlæg	25.000	45.750	4.250	0	Cykelpakke VI er en naturlig forlængelse af de tidligere cykelpakker, og vil bidrage til "Metropol for mennesker" og Klimaplansmålet.	29
		Drift	100	200	200	500		

a: Smart Grid







## **Budgetønske: Smart Grid (a)**

### **Baggrund**

*Smart Grid er en fælles betegnelse for næste version af styringen af elnettet, så forbruget og produktionen hænger bedre sammen og samtidig kan udnytte de kommende store mængder vedvarende energi.*

Smart Grid er oppe i tiden. Hvordan udvikler vi den næste generation af elnettet, så det i højere grad kan tage højde for langt større mængder vind og vedvarende energi?

Smart Grid er i Danmark blevet aktuelt, fordi regeringen har besluttet, at Danmark ikke skal bruge fossile brændstoffer i 2050. CO<sub>2</sub>-udledningen skal reduceres betydeligt, mere vedvarende energi skal integreres i systemet og energieffektiviteten skal forbedres.

Elsystemet vil mere effektivt kunne håndtere et øget og ændret elforbrug samt en mere fluktuerende produktion gennem en smartere styring, måling og automatik i el nettet og hos forbrugerne. Mere konkret skal forskellige typer af energiforbrug kunne kobles ud i kortere eller længere tid for at få det til at passe sammen med energiproduktionen. Det kan være større aftagere f.eks. store ventilationsanlæg, men i fremtiden også forbrug hos den enkelte husstand, f.eks. tørretumblere, fryserne, opvaskemaskiner eller eloplading til bilen.

For at Smart Grid skal blive en succes er det nødvendigt, at forbrugerne oplever valgmuligheder i dagligdagen mellem forskellige elprodukter.

Danmark har sammenlignet med de fleste andre lande et meget avanceret elsystem. Det er aktørerne på området også klar over. Derfor har en række virksomheder, der arbejder på dette område en stor interesse i at udvikle og afprøve deres fremtidige Smart Grid produkter i Danmark.

Der er følgende begrundelser for budgetønsket:

- Intelligente energisystemer er ét ud af kommunens 9 prioriterede *grøn vækst* initiativer (CO<sub>2</sub> og vækst) og systemerne er en forudsætning for, at København kan blive CO<sub>2</sub>-neutral i 2025. København har god mulighed for at blive en central aktør i udviklingen af nye teknologier og standarder både på systemniveau og i forhold til hvordan forbrugerne bliver en aktiv del af det intelligente elsystem.
- Der vil være gode muligheder for at *tiltrække investeringer* til udrulningen af disse løsninger i København. Det samlede el- og energiforbrug i København er stort og udgør samlet set over 10 % af Danmarks samlede forbrug. Der er stor interesse fra en

række centrale nationale og internationale aktører for at afprøve og udvikle deres teknologier i København, herunder Siemens, Schneider, Dong, IBM, m.fl.

- Københavns Kommune har med mange bygninger mulighed for at stille de fysiske rammer til rådighed for ny teknologi, som kan medvirke til at gøre København til et *grønt laboratorium*.
- Kommunen har kun i begrænset omfang mulighed for at påvirke det overordnede transmissionsnet, men har gode muligheder for at udvikle og afprøve nye teknologier og rammevilkår i forhold til slutforbruget og forbrugerne, ligesom kommunen selv er en stor forbruger.
- Der vil være et fremtidigt besparelspotentiale, fordi smarte energistyringsteknologier kan være med til at sætte mere fokus på det adfærdsbestemte energiforbrug og de samlede energiomkostninger.

## **Indhold**

Københavns Kommune vil indgå i udviklingen af Smart Grid på to områder:

### **1) Smart energistyring i kommunens bygninger**

Københavns Kommune vil i forbindelse med de kommende års renoveringer af kommunes egne ejendomme lade smarte energistyringsløsninger være en integreret del af renoveringen af udvalgte bygninger.

Det vil ske der, hvor energibesparelsen og CO<sub>2</sub>-reduktion går hånd i hånd med muligheden for ekstern medfinansiering og vækstpotentiale.

TMF vil i samarbejde med Kultur- og Fritidsforvaltningen/Københavns Ejendomme og Økonomiforvaltningen udpege de konkrete renoveringsprojekter, hvor dette opfyldes. På det foreliggende grundlag er det mest oplagt at se på svømmehaller, skoler og plejehjem, da de har et højt energiforbrug. For eksempel har byens svømmehaller et meget stort energiforbrug til opvarmning af svømmebassiner. Dette udgør samtidig et meget stort varmelager, som måske vil kunne kobles ud i kortere tid, hvis energisystemet har brug for det. Svømmehallerne er desuden kendetegnet ved en række ældre tekniske anlæg, hvor nye systemer forventes at være mere rentable.

Der lægges vægt på, at de nye styringsteknologier skal kunne indgå direkte i den daglige drift af bygningerne. Der er således ikke tale om

”forsøgs”-projekter, men direkte anvendelse af nye løsninger. For at dette skal lykkes er det vigtigt, at kommunens medarbejdere klædes på til, at kunne anvende styringsteknologierne.

Det indgår i projektet, at indsatsen skal synliggøres udadtil med henblik på fra år til år at skabe fortsat interesse hos private virksomheder i at deltage i udbygningen.

## **2) Partnerskab om Smart Nordhavn**

Som en del af Nordhavn Energi partnerskabet mellem Klima- og Energiministeriet, By & Havn, DONG Energy, Københavns Energi og Københavns Kommune udvikles en fælles vision for og beskrivelse af Nordhavnen som Smart City.

I forbindelse med udviklingen af Nordhavnen de kommende årtier kan Smart Grid afprøves i distributionsnettet i sammenhæng med en række nye energiproduktionsteknologier, som f.eks. varmepumper, varmelager, lav temperatur fjernvarme, fjernkøling, solvarme, solceller og transport. Ligeledes skal forbrugssiden indgå som en aktiv del af smart city løsningen.

Nordhavnen vil ideelt set kunne udvikles til prototypen for en ”Smart City” i forhold til energiforsyningen både i relation til energiforbrug og produktion.

Økonomiforvaltningen vil være ansvarlig for dette projekt i samarbejde med TMF.

Forvaltningen vil de kommende måneder i samarbejde med Økonomiforvaltningen vurdere mulighederne for at indarbejde smarte energistyringsløsninger i forbindelse med områdeløft, aktiviteter i udsatte boligområder og evt. andre renoveringsprojekter.

Projekterne skal udvikles som partnerskaber mellem virksomheder, forskningsinstitutioner og offentlige myndigheder. Københavns Kommune indgår som partner i projekterne.

### **Overordnede økonomiske konsekvenser**

En forudsætning for at udvikle Danmark til et samfund uden fossile brændstoffer, vil være at der skabes større fleksibilitet i elnettet. Smart Grid er en forudsætning for, at dette kan ske samfundsøkonomisk rentabelt. Et fuldt udviklet Smart Grid system vil også involvere de enkelte forbrugere. For at de skal kunne have interesse i Smart Grid løsninger, må det forventes at der skal skabes relevante økonomiske incitamenter for den enkelte forbruger. Der skal altså være nogle tydelige prissignaler, der gør det attraktivt for den enkelte forbruger at ændre adfærd.

Der forventes således både at være en samfundsøkonomisk og en privatøkonomisk gevinst.

## De økonomiske konsekvenser

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2012 p/l	2011	2012	2013	2014	2015	*
<i>Anlæg:</i>						
- Smart energistyring i kommunens bygninger		2.000	4.000	4.000	4.000	*
- Partnerskab om Nordhavn som Smart City		2.500	1.500	1.000		*
- Evt. integration af smart el styring i byudviklingen (f.eks. udsatte boligområder)						
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>4.500</b>	<b>5.500</b>	<b>5.000</b>	<b>4.000</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

## Tidsangivelse

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
<b>Smart energistyring:</b>																
<i>Udpegning af projekter</i>	x	x														
<i>Anlægsbevilling gives</i>		x														
<i>Etablering af partnergrupper</i>		x	x													
<i>Udbud</i>			x	x												
<i>Gennemførelse af projekter</i>					x	x	x	x	x	x	x	x	x			
<i>Erfaringsopsamling</i>							x				x				x	
<i>Evaluering i partnergruppen</i>							x				x				x	
<i>Afslutning på projekt</i>																x
<b>Nordhavn:</b>																
<i>Udarbejdelse af projektbeskrivelse</i>	x															
<i>Arbejdsgruppe</i>		x	x	x	x	x	x	x								
<i>Vision for Nordhavn som smart city</i>							x	x	x	x						
<i>Præsentation af vision</i>										x	x					
<i>Evaluering af proces</i>				x				x				x				

## Risikovurdering i anlægsprojekter

Smart Grid-samfundet i fuld skala kan ikke forventes før om 10-20 år, så ikke mindst løsningerne i forbrugerledet er endnu på

udviklingsstadiet, ligesom de nye styringsredskaber til distributions- og transmissionsnettet.

### **Flere forvaltninger/udvalg**

Overordnet projektledelse placeres i TMF. Midlerne til disse projekter skal fordeles mellem flere forvaltninger og udvalg. Hovedansvaret for udviklingsprojektet om Københavns Kommune som Smart City placeres i TMF, herunder vurderingen af hvilke Københavns Kommune projekter, der CO<sub>2</sub>-mæssigt og vækstmæssigt giver mest værdi. Arbejdet vil foregå i et tæt samspil med Kultur- og Fritidsforvaltningen, som står for renoveringen af ejendommene. Hovedansvaret for rammeaftalen for Nordhavnen (som er under udvikling) vil ligge i Økonomiforvaltningen, mens TMF kan stå for den faglige styring og udrulning af delprojekter herunder.

**Tabel 3. Fordeling mellem forvaltninger/udvalg**

<b>1.000 kr. – 2012 p/l</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
TMF/KFF	2.000	4.000	4.000	4.000
ØKF/TMF	2.500	1.500	1.000	
<b>I alt</b>	<b>4.500</b>	<b>5.500</b>	<b>5.000</b>	<b>4.000</b>



**b: Restaurering af Harrestrup Å**







## **Budgetønske: Restaurering af Harrestrup Å (b)**

### **Baggrund**

Statens vandplaner i medfør af Miljømålsloven er oktober 2010 sendt i høring. Et krav i høringsudkastet er, at Harrestrup Å skal restaureres på delstrækningen, der løber i Krogebjergparken mellem Slotsherrensvej og Jyllingevej (nordlig del af Harrestrup Å i Københavns Kommune). I henhold til høringsmaterialet, vil restaureringen af denne strækning skulle ske i 1. vandplanperiode (2010-2015), hvorimod de øvrige delstrækninger kan udskydes til næste vandplanperiode (2015-2021). Dette forudsætter dog endelig vedtagelse i den form materialet har på nuværende tidspunkt.

I budget 2011 er der afsat 2 mio. kr. til detailprojektering af strækningen. Projektet skal derefter realiseres indenfor en ramme af 53 mio. kroner.

Der ligger allerede en lang række forundersøgelser for det samlede projekt: Restaurering af hele Harrestrup Å og mulighed for badning i Kalveboderne. Den udvalgte delstrækning vil egne sig fint som ”showcase”, og derigennem medvirke til at fremme det samlede projekt.

Den aktuelle strækning er egnet som begyndelsesstrækning, da der hovedsagelig kun er separate kloakudløb opstrøms, og den ligger på strækningen 100 % i Københavns Kommune. Der skal derfor ikke indhentes accept fra nabokommuner.

### **Indhold**

Første del af restaureringsprojektet gennem Krogebjergparken vil give håndgribelige og visuelt tydelige forbedringer af de fysiske forhold på knap 1,5 km. af åen. Vandløbet anlægges med dobbeltprofil og bugtes på strækningen. Stisystemet indpasses og der etableres ekstra gangbroer over åen, der understøtter oplevelsesværdien, og således medvirker til at demonstrere det rekreative potentiale ved Harrestrup Å-”dalen”.

Derudover indeholder budgetønsket midler til restaurering af de resterende delstrækninger på Harrestrup Å, hvori det forudsættes at en del af de samlede udgifter betales via takstmidlerne fra Københavns Energi (beløbet i skemaet udgør kommunens andel).

Disse strækning renoveres efter de principper, der er i helhedsplanen, således at rekreative, biologiske og kloakforhold forbedres.

I anlægget vil der også blive indtænkt løsninger om klimatilpasning.

### **Center for Park og Natur**

Islands Brygge 37,4  
lokale 417  
Postboks 449  
2300 København S

Telefon  
3366 1732

E-mail  
lykleo@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009488145

### *Effektmål*

Projektet vil forskønne parken, og vil derigennem overordnet kunne styrke borgernes sundhed, ved at der bliver større mulighed for at dyrke motion og lege i nærområdet (aktiviteter tilknyttet vand), mulighed for afslapning og afstresning i fredelig natur og grønne omgivelser.

## De økonomiske konsekvenser

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2012 p/l	2011	2012	2013	2014	2015	*
<i>Anlæg:</i>						
- Forprojektering		3.000				*
- Udførelse			20.000	15.000	15.000	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>3.000</b>	<b>20.000</b>	<b>15.000</b>	<b>15.000</b>	
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift		0				
-						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>0</b>				

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

## Tidsangivelse

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet			X					X				X				
- Udbud gennemført				X					X				X			
- Anlægsbevilling givet					X				X				X			
- Opførelse igangsat					X					X				X		
- Opførelse afsluttet								X								X
- Facilitet ibrugtaget																

## Risikovurdering

I anlægsudgiftskemaet er der (naturligvis) udelukkende angivet udgifter, som skal skattefinansieres. Udgifter, der antages at skulle takstfinansieres, er fratrukket. I denne beregning (tabel 1) er det forudsat, at ca. 40 mio. kr. takstfinansieres. Dette beløb er behæftet med nogen usikkerhed. Årsagen til at det antages, at dele af restaureringen kan takstfinansieres, er, at åen formelt har været kloakanlæg en periode i 1990'erne, og som følge deraf udrettet og flisebelagt. Der kan derfor argumenteres for, at kloakmidler benyttes til at bringe åen tilbage til naturligt åløb efter princippet om, at forurenere betaler. Der er i dag ikke budgetteret med denne udgift i kommunens spildevandsplan og dermed Københavns Energis investeringsplan. Dette kan ændres i førstkommande spildevandsplan, som ventes vedtaget i 2012, men der er behov for en nærmere undersøgelse af de juridiske forhold omkring takstfinansiering først. En risiko i forhold til økonomiberegningen er derfor, at det ikke lader sig gøre at få ca. 40 mio. kr. af takstmidlerne. I så fald vil restaureringen skulle skattefinansieres, i alt ca. 93 mio. kr.

Der er i Spildevandsplan 2008 sat 330 mio. kr. af til at eliminere/reducere den betydelige spildevandspåvirkning fra overløb, der er på vandløbet i dag. For nogle af spildevandsprojekternes vedkommende (bassinetablering f.eks.) vil der kunne opnås synergieffekt og besparelser ved at restaurere sideløbende. Dette er ikke aktuelt ved restaureringen af delstrækningen Krogebjergparken, der netop ikke har mange regnvandsbetingede udløb.

### Tidligere afsatte midler

**Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere budgetaftaler:**

<b>1.000 kr. (løbende p/l)</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2009:</i>						
-						
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2010:</i>						
-						
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2011:</i>						
-Helhedsplan Harrestrup Å og Valby Strand		1.000				
-Detailprojektering af Harrestrup Å i Krogebjergparken		2.000				
<b>Afsatte midler i alt</b>		<b>3.000</b>				
Heraf forbrugt						

c: Klimatilpasning





## **Budgetønske: Klimatilpasning (c)**

### **Baggrund**

Københavns Kommune har udarbejdet sit første udkast til klimatilpasningsplan og sendt den i offentlig høring. Klimatilpasningsplanen viser at der er et stort behov for at finde løsninger for håndtering af regnvand i den eksisterende by.

### **Indhold**

Budgetønsket består af 2 dele - et fuldskala demonstrationsprojekt for klimatilpasning i den eksisterende by samt et projekt, som skal klarlægge mulighederne for at finansiere de mere langsigtede investeringer i forhold til klimatilpasning:

#### ***Demonstrationsprojekt***

Der er behov for at gennemføre et fuldskalaprojekt, der tydeliggør udfordringer såvel administrative som tekniske og arkitektoniske. De opnåede erfaringer skal anvendes som grundlag for implementering af løsninger i resten af byen.

Der er tale om et demonstrationsprojekt af internationalt format, som skal inspirere og profilere byen og give erfaring for klimatilpasning af den øvrige del af byen samt afdække fremtidige muligheder for erhvervsudvikling på området (grøn vækst).

Projektet skal gennemføres i samarbejde mellem Københavns Kommune, Københavns Energi, boligselskaber, forsikringsselskaber samt forskningsinstitutioner. Disse eksterne parter forventes også at bidrage til finansieringen. Det er et af målene med projektet at få afprøvet, hvordan en sådan fordeling af udgifterne i forbindelse med implementeringen kan ske.

Første år af projektet handler om projektudvikling, udvælgelse af ejendomme samt tilpasning til igangværende byudvikling/områdeløft i det udvalgte område (relevante rådgivere inviteres til at deltage i et paralleløpdrag og komme med bud på hvordan et eksisterende kvarter klimatilpasses, og får effekt på hverdagslivet, og skaber mulighed for erhvervsudvikling og grøn vækst).

Demonstrationsprojektet skal koordineres lokalt med de aktiviteter, som varetages af Københavns Ejendomme, men det ventes, at dette projekt vil fokusere på andre områder i lokalområdet.

Desuden vil forprojekteringen afklare de samlede udgifter for projekter, samt fordelingen af udgifterne på hhv. takstmidler, skattemidler samt boligselskaber. Dette vil indgå som et kommende budgetønske for 2013 og frem. Et forsigtigt skøn på de samlede udgifter ligger i størrelsesordenen 50-100 mio. kr. (takst, skat plus private). I det andet projektår startes implementeringen af projektet.

#### **Center for Park og Natur**

Islands Brygge 37,4  
lokale 417  
Postboks 449  
2300 København S

Telefon  
3366 1732

E-mail  
lykleo@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009488145

### ***Finansieringsformer***

Beløbene til finansiering af klimatilpasning er betragtelige og forløber over en lang årrække. Nogle større elementer i klimatilpasningen har et kort anlægsforløb, men er meget investeringstunge (f.eks. sikring mod stormflod fra havet).

For at undgå et meget stort pres på kommunens økonomi i anlægsperioderne, er der behov for at kortlægge hvilke finansieringsformer/opsparingsformer, der kan anvendes til at udjævne de økonomiske byrder, og hvordan udgiftsfordelingen skal være i forhold til involverede interessenter.

Opgaven løses af Økonomiforvaltningen i samarbejde med TMF og med deltagelse af bl.a. Københavns Energi. Det vurderes, at opgaven i vid udstrækning kræver inddragelse af konsulenter i form af jurister/økonomer, der kan opstille forslag til finansieringsmodeller.

### **De økonomiske konsekvenser**

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

<b>1.000 kr. – 2012 p/l</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>*</b>
<i>Anlæg:</i>						
- Forprojektering, demoprojekt		1.000				*
- Finansieringsformer		1.500				
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>2.500</b>				
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

### **Flere forvaltninger/udvalg**

Uafklaret p.t.

**Tabel 2. Fordeling mellem forvaltninger/udvalg**

<b>1.000 kr. – 2012 p/l</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
TMF				
ØKF				
<b>I alt</b>				



d: Klimavenligt affald





## **Budgetønske: Klimavenligt affald (d)**

### **Baggrund**

Københavns Kommune skal være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025. Det kræver at også affaldshåndteringen og -forbrændingen bidrager til at reducere CO<sub>2</sub>-emissionen.

Forbrænding af organisk materiale regnes som CO<sub>2</sub>-neutral, hvorimod plast er et olieprodukt, og derfor regnes som et fossilt brændsel. Budgetønsket lægger derfor op til at få plasten ud af det forbrændingsegnede affald. Samtidigt er der et potentiale for bedre udnyttelse af plasten og den organiske del af affaldet. Sidstnævnte kan omdannes til biogas, som f.eks. kan bruges i nye skraldebiler og derved medvirke til reducere affaldstransportens CO<sub>2</sub>-emissioner.

Hensigten er at udvikle løsninger og teknologier, som kan bidrage til at kommunen bliver foregangsby indenfor udviklingen af integrerede affaldssystemer, hvor affaldet som ressource udnyttes mest hensigtsmæssigt.

### **Indhold**

På nuværende tidspunkt anslås det, at plasten vægtmæssigt udgør 14 % svarende til 58.500 tons af affaldet til forbrænding (2009-tal), hvoraf halvdelen klassificeres som ikke-genanvendeligt. Plasten udgør dog 40-50 % af den totale brændværdi i affaldet til forbrænding. Hvis al plasten blev fjernet fra forbrændingen, vil man kunne reducere udledningen af CO<sub>2</sub> med ca. 150.000 tons CO<sub>2</sub>.

Budgetønsket skal betragtes som en helhedsindsats for håndtering af affald, hvor første del er at få det genanvendelige plast ud af affaldet, mens anden del handler om, hvordan restaffaldet efterfølgende udnyttes bedst muligt.

Indsatsen vil fremme to formål:

- Bidrage til CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025
- Skabe grøn vækst gennem udvikling af nye affaldsløsninger og -teknologier

Center for Miljø har ansøgt EU-Life om midler til specifikke plasttiltag, og en del af initiativerne er således finansieret ud fra forventninger om EU-midler. Såfremt kommunen ikke modtager EU-midler, vil der derfor foreligge en ny situation, hvor det skal vurderes, i hvor stort omfang initiativerne kan finansieres af takstmidler.

Budgetønsket indeholder følgende elementer:

#### Udsortering af plast

Den primære indsats for at reducere mængden af plast i affaldsforbrændingen bygger på en bedre udsortering af plasten hos borgere, virksomheder og på behandlingsanlæggene. Det er vigtigt at sikre et

neemt og logisk system for kildesortering af plast hos borgerne. Samtidigt skal kommunen øge tilsynene hos virksomheder og på sorteringsanlæg og byggepladser, for at sikre reglerne om udsortering af plast overholdes.

- Sortering af plast fra husholdninger
- Øget tilsynsindsats på anlæg, byggepladser og virksomheder samt indsats i kommunens egne institutioner

#### Plastik som ressource

Det plast, som udsorteres fra det forbrændingsegnete affald bør genanvendes på den mest optimale måde, således at man undgår forringelse af plastkvaliteten ved genanvendelse. Det kræver både korrekt kildesortering og optimal behandling af plastaffaldet. Markedet for plast er den drivende faktor for udsortering af plast, og et større kendskab til markedet kan sikre større sammenhæng mellem udsorteringen og efterspørgslen. Samtidigt kan afsætning af plasten fra husholdninger fremme udviklingen af ny teknologi.

- Afsætning af plast fra husholdninger
- Undersøgelse af potentialet for plast som ressource
- Test og undersøgelse af genanvendelsesmuligheder

#### Forebyggelse af plastaffald

Affaldsforebyggelse af plast handler både om at minimere plstmængderne ved f.eks. emballering af produkter, og om at foretage et skift i produktion således, at produkter designes og udformes i alternative materialer, der består af fornybare ressourcer uden plastindhold, eller produkter hvor plastdelen let kan frasorteres og genbruges.

- Partnerskaber om forebyggelse af plastaffald
- Demonstrationsprojekter for forebyggelse af plast
- Gennemgang af indkøbsaftaler

#### Videreudvikling af REnescience og ny teknologi

Dong har i samarbejde med Amagerforbrænding udviklet et anlæg, som kan nedbryde restaffald til biovæske og en fast fraktion. Biovæsken kan anvendes til biogas og gødning, mens der fra den faste fraktion kan udsorteres yderligere genanvendelige materialer herunder plast inden forbrænding. Københavns Kommune kan fremme udviklingen ved at se på det samlede potentiale ved et integreret affaldssystem.

- Partnerskab med Amagerforbrænding og Dong om REnescience
- Forsøg med eftersortering af plast fra REnescience
- Fremme af biogasanlæg til aftag af biovæsken
- Udvikling af tankanlæg og evt. skraldebiler på biogas

- Samlet miljøøkonomisk analyse og fremtidsperspektiv af det københavnske affaldssystem med REnescience og plastudsortering

### De økonomiske konsekvenser

Det samlede budgetforslag er på 44,6 mio. kr. til driftsmidler, herunder indgår også udgifter til indkøb af beholdermaterialer på 9,7 mio. kr.

Da affaldstaksterne skal ”hvile i sig selv” over en årrække, og afhænger af mange faktorer herunder effektiviseringer, der sker på området, forventes initiativerne ikke i sig selv at give anledning til gebyrstigninger.

### Tabel til udgifter til driftsaktivitet

**Tabel 1. Serviceudgifter**

1.000 kr. – 2012 p/l	2012	2013	2014	2015
<i>Serviceudgifter:</i>				
<b>Udsortering af plast (husholdninger)</b> Indsamling af plast fra etageboliger og villaer	<b>7.020</b>	<b>10.890</b>	<b>8.050</b>	<b>7.800</b>
<b>Udsortering af plast (erhverv)</b> Øget indsats på anlæg, byggepladser og virksomheder og kommunale institutioner**	<b>1.500</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>500</b>
<b>Grøn vækst og afsætningsmuligheder for plastaffald</b> Afsætning, genanvendelsesmuligheder, sorteringsteknologi mv. **	<b>580</b>	<b>530</b>	<b>470</b>	<b>470</b>
<b>Forebyggelse af plastaffald</b> Partnerskaber om forebyggelse, demonstrationsprojekter og gennemgang af indkøbsaftaler**	<b>900</b>	<b>300</b>	<b>100</b>	
<b>REnescience og ny teknologi</b> Koordinering af udvikling af biogasanlæg og tankanlæg, miljøøkonomisk analyse**	<b>500</b>	<b>1.000</b>	<b>2.000</b>	
<b>Serviceudgifter i alt</b>	<b>10.500</b>	<b>13.720</b>	<b>11.620</b>	<b>8.770</b>

\* Udgifterne til indsamling af plast fra villaer er baseret på en separat indsamling samtidigt med storskraldsindsamlingen. En evt. beholderløsning vil blive væsentligt dyrere.

\*\* Dele af initiativerne forventes finansieret via Life-midler

## Anlægsudgifter

Anlægsudgifter finansieres dels af eksterne parter og indgår dels i finansieringen af en udbygning af Amagerforbrænding. Ligeledes vil udviklingen af biogasdrevne skraldebiler og tankanlæg finansieres af midler udenfor budgetforslaget. Kommunen har mulighed for at lave forsøgsordninger med de nuværende operatører på renovationsområdet og vil i kommende udbud kunne stil krav om anvendelse af endnu mere miljøvenlige skraldebiler, herunder f.eks. biogasbiler.

## Tidsangivelse

### Tabel til tidsangivelse af driftsaktivitet

**Tabel 3. Tidsangivelse for driftsaktivitet**

Driftsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
<b>Udsortering af plast</b> Udrulning af indsamling af plast fra etageboliger (forudsætter politisk vedtagelse af ordning forår 2011)	X	x	x	x												
<b>Udsortering af plast</b> Indsamling af plast fra etageboliger					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
<b>Udsortering af plast</b> Øget informationsindsats om plastindsamlingsordningen	X	x	x	x	x	x	x	x								
<b>Udsortering af plast</b> Indsamling af plast fra villager*	X	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
<b>Udsortering af plast</b> Øget indsats på byggepladser og virksomheder	X	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
<b>Udsortering af plast</b> Etablering af partnerskab bl.a. om ny teknologi			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				
<b>Udsortering af plast</b> Indsats i kommunale institutioner	X	x	x	x												
<b>Afsætning</b> Afsætning af plast fra husholdninger			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
<b>Afsætning</b> Undersøge og evaluere markedet for plast			x													
<b>Afsætning</b> Undersøgelse af teknologier for udsortering af plast			x	x												

<b>Afsætning</b> Test og undersøgelse af genanvendelsesmuligheder			X	X	X	X	X	X									
<b>Affaldsforebyggelse</b> Partnerskaber om forebyggelse af plastaffald		X	X	X													
<b>Afsætning</b> Demonstrationsprojekter for forebyggelse af plast			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X					
<b>Afsætning</b> Gennemgang af indkøbsaftaler					X	X	X	X									
<b>REnescience</b> Forsøg med eftersortering af plast fra REnescience									X	X	X	X					
<b>REnescience</b> Miljøøkonomisk analyse									X	X	X	X					
<b>REnescience</b> Fremme af biogas									X	X	X	X					
<b>REnescience</b> Udvikling af tankanlæg									X	X	X	X					

### Risikovurdering i anlægsprojekter

Der er p.t. etableret et REnescience demonstrationsanlæg, og udbygningen af anlægget og udnyttelse af biogassen fra anlægget afhænger af den fortsatte teknologiske udvikling.

### Tidligere afsatte midler

Affaldsområdet er takstfinansieret og indsamling og behandling af affald har ikke været en del af tidligere budgetaftaler.





e: Bekæmpelse af trafikstøj





## **Budgetønske: Bekæmpelse af trafikstøj (e)**

### **Baggrund**

Københavns kommune vil ifølge 'Miljømetropolen – Vores Vision CPH 2015' tilbyde et af verdens reneste og sundeste storbymiljøer. Herunder skal støjen bekæmpes. Målene for 2015 er,

- at alle københavnere skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra trafikken
- at alle skoler og daginstitutioner i dagtimerne kun må være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken.

Forvaltningen vurderer, at ca. 60.000 boliger på nuværende tidspunkt har et støjniveau om natten på mere end 60 dB på den mest støjbelastede facade, samt at 2/3 af skolerne og 1/3 af daginstitutionerne har et for højt støjniveau.

Øget udlægning af støjreducerende asfalt på strækninger med mange støjbelastede boliger og ved skoler og daginstitutioner, vil medvirke til at reducere støjen.

Skal kommunens 2015-støj mål nås, er der behov for en styrket indsats fra 2012. Budgetønsket er identisk med den indstilling, som udvalget behandlede om Støjhandlingsplan 2013 på udvalgs mødet d. 28. februar.

### **Indhold**

Der søges midler til støjbekæmpelse ved skoler og boliger samt til støjreducerende asfalt.

1. Skoler, støjreduktion på i alt 7,7 mio. kr. Reducerer støjen ved 22 skoler.
2. Støjpartnerskaber med boligejere på i alt 24,3 mio. kr. Reducerer støjen i ca. 4200 boliger over ti år.
3. Støjdæmpende asfalt på strækninger med mange støjbelastede boliger på i alt 40 mio. kr. Reducerer støjen ved ca. 5000 ekstremt støjbelastede boliger og et større antal stærkt støjbelastede boliger.

Budgetønsket er i fuld overensstemmelse med den indstilling der er godkendt i BR. Det vil dog kræve flere ressourcer på de samme indsatser, at nå kommunens støj mål fuldt ud.

### **De økonomiske konsekvenser**

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

<b>1.000 kr. – 2012 p/l</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	
<i>Anlæg:</i>						
Støjdæmpning ved skoler		1.700	2.000	2.000	2.000	

Støjpartnerskaber		3.300	7.000	7.000	7.000	
Mere støjdæmpende asfalt		10.000	10.000	10.000	10.000	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>15.000</b>	<b>19.000</b>	<b>19.000</b>	<b>19.000</b>	
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift		1.500	1.900	1.900	1.900	
-						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>1.500</b>	<b>1.900</b>	<b>1.900</b>	<b>1.900</b>	

Inden anvendelse af midlerne fremlægges en indstilling i Borgerrepræsentation, der beskriver hvordan støjdæmpning af skoler og daginstitutioner tænkes sammen med genopretningsplaner, kriterier for tilskud i forbindelse med støjpartnerskaber og hvilke vejstrækninger, der får ny asfalt og hvor mange boliger, som på den måde aflastes for støj.

## Tidsangivelse

**Table 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
<i>Udpegning af skoler og daginstitutioner, der skal ingå</i>	x															
<i>Anlægsbevilling til institutioner gives</i>		x														
<i>Støjdæmpning af institutioner gennemføres</i>			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
<i>Kriterier for støjpartnerskaber</i>	x															
<i>Bevilling til støjpartnerskaber</i>		x														
<i>Annoncering af støjpartnerskaber</i>			x													
<i>Gennemførelse af støjpartnerskaber</i>				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
<i>Udpegning af veje til støjreducerende asfalt</i>	x															
<i>Bevilling til støjreducerende asfalt</i>		x														
<i>Udlægning af asfalt</i>			x			x	x			x	x			x	x	

## Risikovurdering i anlægsprojekter

Risikoen for at projekterne ikke kan gennemføres til tiden eller at de ikke får den ønskede effekt vurderes som lav. Støjdæmpning af skoler og daginstitutioner vil indgå i bygningsmæssig genopretning af

kommunale bygninger. Udlægning af støjreducerende asfalt på de mest støjbelastede vejstrækninger vil ligeledes være fortsættelse af eksisterende kommunale aktiviteter med vejvedligeholdelse. Med hensyn til støjpartnerskaber er gennemførelse afhængig af at boligejere vil deltage og selv finansiere deres del af støjpartnerskabet. Der forventes dog at være generel høj interesse herfor.

### Flere forvaltninger/udvalg

Projekter på skoler og daginstitutioner skal gennemføres af Københavns Ejendomme i Kultur- og fritidsforvaltningen i samarbejde med Børne- og Ungeforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen. Den eksakte fordeling af midlerne skal aftales mellem KFF og BUF. De øvrige projekter gennemføres af Teknik- og Miljøforvaltningen.

**Tabel 3. Fordeling mellem forvaltninger/udvalg**

1.000 kr. – 2012 p/l	2012	2013	2014	2015
Støjdæmpning ved skoler KFF/BUF	1.700	2.000	2.000	2.000
Støjpartnerskaber TMF	3.300	7.000	7.000	7.000
Mere støjdæmpende asfalt TMF	10.000	10.000	10.000	10.000
<b>I alt</b>	<b>15.000</b>	<b>19.000</b>	<b>19.000</b>	<b>19.000</b>

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til støjbekæmpelse som rækker ind i budgetårene.

**Tabel 4. Afsatte midler på området i tidligere budgetaftaler:**

1.000 kr. (løbende p/l)	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2009:</i>	0	0	0	0	0	0
-						
-						
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2010:</i>	0	0	0	0	0	0
-						
-						
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2011:</i>	0	0	0	0	0	0
-						
-						
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Heraf forbrugt						



f: Flere træer i byen







## **Budgetønske: Flere træer i byen (f)**

### **Baggrund**

I budget 2011 er der givet en engangsbevilling på 10 mio. kr. til træplantning. Bevillingen giver mulighed for plantning af 3.800 træer, hvoraf hovedparten plantes som partnerskabs- og parkertræer. Indsatsen i 2011 vil gavne friarealer ved institutioner, skoler, boligområder og erhvervsvirksomheder samt parker og naturområder, men kun i begrænset omfang skabe grønnere gaderum. For at gøre byen grønnere er der i dette forslag afsat næsten 5 gange så mange penge til gadetræer som i 2011-budgettet.

### **Kort beskrivelse:**

I budgetårene 2012 til 2015 foreslås afsat samlet 38 mio. kr. til træplantning.

I løbet af de fire år ønskes plantet i alt næsten 800 gadetræer. Gadestrækningerne er valgt med henblik på at få mest mulig grøn værdi for de i alt 24,8 mio. kr., der afsættes til plantning i gader. I prioriteringen er der bevidst tilgodeset områder i København, som i dag fremtræder træfattige, og hvor træerne vil kunne give et grønt løft. Der er tænkt på strækninger, hvor træerne vil kunne danne grønne passager mellem allerede eksisterende grønne parker og gaderum.

Afhængig af den enkelte gadestræknings pladsforhold og udformning, plantes træerne enten i fortovsarealer, mellem kørebane og cykelsti eller som solitære markante træer på gadehjørner. Når det ikke er muligt at skabe langsgående træplantninger, vil plantning på gadehjørner give et visuelt grønt løft til gaderummet, eksempelvis ud til meget trafikerede veje.

I alt 13,2 mio. kr. ønskes over de fire år afsat til partnerskabs- og parktræer, og ønskes anvendt som de tilsvarende midler, der er afsat i 2011-budgettet. Over de fire år forventes plantet i alt 8.000 partnerskabs- og parktræer.

Plantning af træer i gader vil i et vist omfang kræve nedlæggelse af parkeringspladser. Plantning inden 10 meter zonerne kan dog gøres uden at p-pladser skal nedlægges. Ved at plante træer i parkeringspladser og indenfor 10 meter zonen vil man få brudt nogle af de meget lange parkeringsbånd, der ses i byens gader. Træerne vil virke som en grøn pause i byrummet, og kan være med til at definere naturlige overgange for fodgængere samt skabe tryghed og overskuelighed for både fodgængere, cykler og bilister.

Plantningerne er koordineret med kommende cykelstiprojekter samt skråparkeringsprojekter.

Der er endnu ikke undersøgt for underjordiske ledninger, hvorfor der tages forbehold for dette. Underjordiske ledninger kan i visse tilfælde

flyttes, men større ledninger f.eks. fjernvarmeledninger kan forhindre træplantning.

### **Forslag til træplantninger i 2012**

*Forprojektering 2012: 0,5 mio. kr.*

*Gadetræer 2012: i alt 3,5 mio. kr., 118 træer*

*10 meter zonen ved gadehjørner i City og i*

*Brokvartererne:*

*3,0 mio. kr.*

*100 træer*

*Der nedlægges ikke p-pladser*

City og Brokvartererne er de vanskeligste områder, når det gælder træplantning, fordi de er så tæt bebyggede. Plantning af træer sker først og fremmest ud til gadehjørnerne, hvor de giver et grønt løft til gaderummet. Der vælges forskellige træarter, som passer til de forskellige kvarterer, forhold og gaderum.

*Kvægtorvsgade/Tietgensgade, Vesterbro*

*0,5 mio. kr.*

*18 træer*

*10 p-pladser nedlægges*

Langs DGI-byen og i parkeringsbåndet langs Kvægtorvsgade plantes 18 nye træer. Der plantes elle eller platantræer, så der skabes en sammenhæng med træerne på Halmtorvet.

*Partnerskabs- og parktræer 2012: I alt 3 mio. kr., 1.800 træer*

### **Forslag til træplantninger i 2013**

*Gadetræer: I alt 7,41 mio. kr., 252 træer*

*Skelbækgade, Vesterbro:*

*1,05 mio. kr.*

*40 træer*

*25 p-pladser nedlægges*

Der er allerede nu lavet en betinget udbygningsaftale i forbindelse med Lokalplanen for Skelbækgade, hvor der er indtænkt træer i den del af Skelbækgade. På den anden del af Skelbækgade vil det være oplagt at arbejde videre med de samme tanker og fortsætte de gruppevis træplantninger i parkeringsbåndene og ved ind-

/udkørslerne til Kødbyen. Træerne skal indgå i sammenhæng med et kommende cykelstiprojekt. Der plantes 40 nye træer, som er løvfældende træer som platan, eg, kirsebær, robinie, kirsebær mm. Træerne skal danne en portal op til Dybbølsbro og rundkørslen, så der naturligt på dette sted skabes en grøn port mod Vesterbro.

***Frederiksborgvej, fra Rentemestervej til Bispebjerg***

***Kirkegård:***

***2,28 mio. kr.***

***76 træer***

***76 p-pladser nedlægges***

Der plantes træer i parkeringsbåndene langs begge vejsider, ved brede fortovshjørner og sidegadernes udmunding i Frederiksborgvej. Det er en meget bred vejstrækning, og træerne vil give et løft til kvarteret. Der er et ønske om cykelstier langs strækningen, og træerne skal indgå naturligt i denne sammenhæng. De plantede træer kunne være eg, robinie eller tyrkiske hasler.

***Østerbrogade - strækningen fra Jagtvej til Svanemøllen station og fra Strandøre-Strandvejen ud til kommunegrænsen:***

***4,08 mio. kr.***

***136 træer***

***136 p-pladser nedlægges***

Strækningen fra Jagtvej til Svanemøllen station trænger til et grønt løft. Det har længe været et stort ønske fra Østerbro lokaludvalg at få plantet træer på denne gadestrækning. Det er en bred vejstrækning, og i dag er der cykelsti og parkering i begge vejsider. Ved at plante nye platantræer i parkeringsbåndene og på gadehjørner vil der blive skabt en grøn forbindelse mellem de allerede plantede platantræer på den resterende del af Østerbrogade ind mod byen. Det vil være muligt at plante 136 nye træer ved at nedlægge 136 parkeringspladser.

***Partnerskabs- og parktræer 2013: I alt 4,09 mio. kr., 2.500 træer***

## **Forslag til træplantninger i 2014**

*Forprojektering 2014: I alt 0,5 mio. kr.*

*Gadetræer 2014: I alt 7,68 mio. kr., 226 træer*

### ***Emdrupvej, fra Lyngbyvejen til Lundehusvej:***

***2,04 mio. kr.***

***68 træer***

***68 p-pladser nedlægges***

En begrønning af Emdrupvej vil være muligt, hvis der plantes træer i parkeringsbåndene og ud til sidevejene. Det er en meget trist og gold vejstrækning, hvor træerne ville kunne give et stort løft til området, mod at der mistes nogle parkeringspladser. Det er et område med mange private fællesveje, så at plante på de offentlige veje er afgørende for at gøre bydelen grønnere. Det er normalt vanskeligt at få mulighed for at plante på de private fællesveje. Der kunne plantes egetræer på hele vejstrækningen.

### ***Gasværksvej:***

***0,3 mio. kr.***

***10 træer***

***10 p-pladser nedlægges***

Langs Vesterbro Torv ved cykelparkeringen plantes nogle få, enkeltstående træer. I parkeringsbåndene plantes nye træer ved, at der nedlægges parkeringspladser. På strækningen er der et ønske om at etablere cykelsti, så træerne skal indpasses i forhold til dette. Denne del af Vesterbro er ikke så grøn, og træerne vil give gaden og området et generelt grønt løft og skabe en grøn forbindelse til Sdr. Boulevard og Halmtorvet. Der overvejes elletræer, der allerede vokser på Halmtorvet.

### ***Gl. Kongevej, fra Nyrupgade til bygrænsen mod***

***Frederiksberg:***

***1,14 mio. kr.***

***38 træer***

***28 p-pladser nedlægges***

Denne del af Gl. Kongevej er en meget bred gadestrækning med meget høje bygninger, hvor det vil være oplagt at få indpasset nye træer. Der plantes træer langs begge vejsider i parkeringsbåndene og oplagte steder i de brede fortovsarealer. De nye træer skal indgå i et samspil med eksisterende pile- og avnbøgetræer, der vokser langs søerne og de få lindetræer, der vokser på

gadestrækningen. Det kunne være lindetræer, der plantes.

***Rantzausgade, fra Griffentfeldsgade til Hans Egedes Gade***

***1,5 mio. kr.***

***50 træer***

***50 p-pladser nedlægges***

Der er et ønske om at etablere cykelsti og plante træer langs denne vejstrækning. Ved at plante træer i parkeringsbåndene og på udvalgte gadehjørner vil der kunne skabes en grøn forbindelse til den nye park ved Ågadebroen. Træerne, der plantes pågældende sted, skal have smalle kroner og kunne være tyrkisk hassel eller en smalkronet lind.

***Fælledvej, Nørrebro, strækning fra Sankt Hans Torv til Nørrebrogade:***

***0,6 mio. kr.***

***20 træer***

***20 p-pladser nedlægges***

Det vil være muligt at plante 20 træer i de langsgående parkeringsbånd, hvis der tilsvarende nedlægges 20 p-pladser. Der er et ønske om at etablere bredere cykelstier på strækningen, som vil kunne spille godt sammen med træerne. Der plantes lindetræer, så der naturligt kommer en sammenhæng og grøn forbindelse til gadetræerne på Blegdamsvej og Nørre Alle.

***Brønshøjvej***

***2,1 mio. kr.***

***70 træer***

***40 p-pladser nedlægges***

Brønshøjvej vil være et oplagt sted at plante træer, da det er en meget lige, bred vejstrækning, hvor selv ganske få træer ved vejhjørner og mellem parkeringsbånd vil være med til at give vejen et grønt løft.

Træerne placeres som pauser i parkeringsbåndene langs vejen, så der kommer en naturlig afstand ind til træerne i de private haver.

Der overvejes lette, blomstrende fuglekirsebær eller robinietræer, så de ikke bliver for dominerende i forhold til de private haver langs vejen.

***Partnerskabs- og parktræer 2014: I alt 2,82 mio. kr., 1.700 træer***

## De økonomiske konsekvenser

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2012 p/l	2011	2012	2013	2014	2015	*
<i>Anlæg:</i>						
- Forprojektering		500	500	500	500	*
- Udførelse af træplantning		6.500	11.500	10.500	7.500	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>7.000</b>	<b>12.000</b>	<b>11.000</b>	<b>8.000</b>	
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift		400	1.100	1.740	2.200	
-						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>400</b>	<b>1.100</b>	<b>1.740</b>	<b>2.200</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

## Tidsangivelse, anlæg

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

<i>Anlægsaktivitet, tidsangivelse</i>	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet		X				X				X				X		
- Udbud gennemført			X				X				X				X	
- Anlægsbevilling givet				X				X				X				X
- Opførelse igangsat			X				X				X				X	
- Opførelse afsluttet						X				X				X		
- Facilitet ibrugtaget																

## Risikovurdering i anlægsprojekter

Der vurderes ikke, at være særlige risici i forhold til anlægsprojektet.

## Tidligere afsatte midler

Der er afsat 10 mio. kr. i budget 2011 til træplantning, heraf ca. 2 mio. kr. til plantning af gadetræer. Budgetønsket er en direkte forlængelse af denne bevilling.

**Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere budgetaftaler:**

<b>1.000 kr. (løbende p/l)</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2009:</i>						
-						
-						
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2010:</i>						
-						
-						
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2011:</i>		10.000				
-						
-						
<b>Afsatte midler i alt</b>		<b>10.000</b>				
Heraf forbrugt						

**De økonomiske konsekvenser**

Der er en væsentlig udgift forbundet med drift af træer. Specielt nye gadetræer kræver meget vanding og beskæring, samt beskyttelse mod vejsalt i etableringsperioden. Der bør afsættes 1.250,- pr. træ pr. år. Drift af træer er noget billigere i parkerne, hvor der bør afsættes 250,- kr. træ pr. år. Partnerskabstræer og Kampagnetræer plantes ikke på forvaltningens arealer, og der vil i forbindelse med plantningen blive stillet krav om at grundejeren passer træerne.





g: Citylogistik





## **Budgetønske: Citylogistik (g)**

### **Baggrund**

Med strategi for tung trafik har Københavns Kommune besluttet at arbejde for en mere miljøvenlig og tryggere varelevering i København, f.eks. levering med mindre eldrevne køretøjer og lignende.

### **Indhold**

Citylogistikprojektet skal forbedre miljøet, transportens klimapåvirkning, trafiksikkerheden og i øvrigt bidrage til et bedre og mere trygt bymiljø i København. Det understøtter således målene i 'Miljømetropolen – Vores Vision CPH 2015' vedr. luftforurening og støj samt målet om, at København skal være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil allerede i år starte undersøgelserne, og har i den forbindelse fået tilsagn Center for Grøn Transport (Trafikstyrelsen) om støtte til projektet. I første omgang er der en lang række juridiske og organisatoriske forhold, der skal afklares, herunder hjemmelsgrundlag og kommunalfuldmagtsregler - hvilken rolle København Kommune kan og må spille i forhold til godslevering.

Det er afgørende at de relevante interessenter, ikke mindst transportkøberne i de tætte bydele (butikker, kontorer osv.) kan se fordelene, og vil medvirke aktivt i projektet. Partnerskaber er derfor en central del af projektet.

Projektet omfatter:

- Undersøgelse og analyse af målgruppen.
- Undersøgelse af hvilke ydelser som skal tilbydes.
- Analyse af Københavns Kommunes rolle.
- Undersøgelse af forventet mængde og type gods.

Projektet har bl.a. sigte efter hollandsk forbillede (Nijmegen), og vil have karakter af internationalt grønt frontløberprojekt.

### **De økonomiske konsekvenser**

**Tabel 1. Serviceudgifter**

<b>1.000 kr. – 2012 p/l</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<i>Serviceudgifter:</i>				
- Analyse, ideudvikling, koncept, businesscase	2.000			
- Udbud, monitorering, forsøg		1.000		
-				
-				
<b>Serviceudgifter i alt</b>	<b>2.000</b>	<b>1.000</b>		

## Tidsangivelse

**Tabel 2. Tidsangivelse for driftsaktivitet**

Driftsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Projekt igangsat	X															
- BR-bevilling givet	X															
- Projekt sat i fuld drift	X	X	X	X	X	X	X									
- Projekt afsluttet								X								

## Risikovurdering i anlægsprojekter

### Flere forvaltninger/udvalg

### Tidligere afsatte midler

1,3 mio. kr. forventes afsat i forbindelse med behandling af indstilling i april og maj (TMU, ØU og BR). Finansieret af miljøzonebevillingen.

**Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere budgetaftaler:**

1.000 kr. (løbende p/l)	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Afsatte midler i budgetaftale 2009:						
-						
-						
Afsatte midler i budgetaftale 2010:						
-						
-						
Afsatte midler i budgetaftale 2011:						
-						
-						
<b>Afsatte midler i alt</b>						
Heraf forbrugt						

**h: Cykelpakke V**





## **Budgetønske: Cykelpakke V (h)**

### **Baggrund**

Gode cykelforhold skaber en fleksibel, enkel og hurtig form for mobilitet, som mange københavnere og udefrakommende oplever som et væsentligt bidrag til "det gode københavnerviv".

Indsatsen på cykelområdet sker som led i at nå de mål på cykelområdet, der indgår i 'Miljømetropolen – Vores Vision CPH 2015'. Flere, der cykler, bidrager desuden til Københavns mål om godt byliv ("Metropol for mennesker") og målet om at gøre København CO<sub>2</sub> neutral i 2025. Desuden vil en Cykelpakke 5 ligge i naturlig forlængelse af tidligere cykelpakker og den nye Cykelstrategi, som forventes politisk behandlet i foråret 2011.

### **Indhold**

Generelt har projekter, der understøtter cykling, en fornuftig samfundsøkonomisk effekt blandt andet på grund af positive sundhedseffekter og effektiv udnyttelse af gaderummet og deraf bedre fremkommelighed.

Med grøn vækst som et fokusområde i kommunen, er det en væsentlig sidegevinst at Københavns fremtrædende position på cykelområdet internationalt set, er med til at "brande" København som en moderne og miljøvenlig metropol. Hertil kommer, at det "avancerede hjemmemarked" København udgør på cykelområdet, bidrager til, at danske virksomheder kan udvikle nye produkter, i første omgang til glæde for Københavnerne men senere også med udenlandske aftagere (ladcykler, ITS løsninger på cykelområdet, rådgivning mv.).

Ved pakkens sammensætning har der været fokus på:

- A-net strækninger (grønne cykelruter, supercykelstier, missing links og forbedringer af mest belastede eksisterende cykelstier)
- Sammenhængende forløb, særligt strækningen fra Søerne og Gasværksvej videre til Bryggebroen inkl. kryds (Skelbækgade indgår ikke da denne finansieres via udbygningsaftale)
- Genveje, herunder primært cykling mod ensretning, men også at gøre brostensstrækninger mere cykelattraktive
- At have ambitiøse projekter forberedt i pipeline via midler til projektudvikling i denne cykelpakke med henblik på at afsætte midler til detailprojektering og anlæg i eventuelle efterfølgende cykelpakker
- Innovation, både af hensyn til gode effektive løsninger for Københavnerne og af hensyn til byens rolle som "grønt laboratorium" for mobilitetsløsninger

Konkret indeholder budgetforslaget aktiviteter indenfor følgende ”underkategorier”:

*Bedre cykelinfrastruktur - strækninger og kryds (i alt 66,5 mio. kr.)*

*Cykelparkering (i alt 2,5 mio. kr.)*

Der fokuseres på nye løsninger og samarbejde med eksterne interessenter (bl.a. butikker og arbejdspladser) med interesse i god cykelparkering til gavn for både cyklister og fodgængere.

*Innovation (2,5 mio. kr.)*

Fokus på fremtidens cykelveje (rullemodstand, opsamling af vand med sammenhæng til klimatilpasning etc.) samt videre arbejde med temaet ”IT i cyklen”.

*Indsats rettet mod særlige målgrupper (2 mio. kr.)*

Der er afsat 2 mio. kr. til indsats rettet mod særlige målgrupper via en kombination af information og fysiske indsatser, eksempelvis indsats rettet mod at reducere antallet af korte bilture i samarbejde med Sundhed- og Omsorgsforvaltningen (hertil er også søgt statslig medfinansiering).

*Projektstyring og dokumentation (1,5 mio. kr.)*

Overblik, opfølgning, før-efter målinger mv.

## De økonomiske konsekvenser

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2012 p/l	2011	2012	2013	2014	2015	*
<i>Bedre cykelinfrastruktur - strækninger og kryds</i>		6.000	50.000	10.500		15.000
<i>Cykelparkering (i alt 2,5 mio. kr.)</i>		1.000	1.500			500
<i>Innovation (2,5 mio. kr.)</i>		1.000	1.500			500
<i>Indsats rettet mod særlige målgrupper</i>		1.000	1.000			500
<i>Projektstyring og dokumentation</i>		750	750			1.500
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>9.750</b>	<b>54.750</b>	<b>10.500</b>		<b>17.000</b>
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift		100	200	200	500	
-						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>100</b>	<b>200</b>	<b>200</b>	<b>500</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.



OBS: Se Excel bilag - Cykelpakke 5 - for opdeling på specifikke projekter. Den specifikke projektportefølje er et første bud, og vil formentlig blive justeret på baggrund af eventuel borgerdialog om den ny cykelstrategi og eventuel projektudvikling af A-nettet i foråret 2011.

### Tidsangivelse

Cykelpakke 5 består af en række meget forskelligartede projekter, lige fra større traditionelle anlægsprojekter til små løsninger hvis funktion i høj grad også er kommunikativ, for eksempel nye typer underlag på brosten. Projekterne har af samme årsag meget forskellig tidsplan. Nedenfor er sat en række krydser for at rumme den store forskel i gennemløbstid.

**Tabel 3. Tidsangivelse for anlægsprojekter**

Anlægsaktivitet, Tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet	X	X	X	X												
- Udbud gennemført (en række mindre projekter vil ikke medføre udbud)			X	X	X	X										
- Anlægsbevilling givet		X	X	X	X	X	X									
- Opførelse igangsat		X	X	X	X	X	X									
- Opførelse afsluttet			X	X	X	X	X	X	X	X	X					
- Facilitet ibrugtaget			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				

**Tabel 4 Risici**

Særlige risici vedrørende overholdelse af økonomi	Beskrivelse	Konsekvens
<b>Risiko for økonomien i den samlede pakke</b>	Bedømmes som relativt lav forudsat der er vilje til at håndtere fordyrelser på et eller flere projekter via billiggørelse af projekter, der ligger senere i pipeline. Erfaringerne med cykelpakke I-III er indtil videre positive hvad angår den samlede økonomi.	Hvis der opstår behov for billiggørelse af projekter, der ligger senere i pipeline vil det alt andet lige føre til forringelser af disse projekter.
<b>Særlige risici vedrørende</b>	Bedømmes som	At det varer

<b>overholdelse tidsplanen, den samlede cykelpakke set under et.</b>	middel. Erfaringen med cykelpakke I-III har vist at det tager tid for forvaltningen at få bemandede projekterne, hertil kommer at mange men små projekter - som er normen på cykelområdet - kræver andre kompetencer end få men større projekter. Men nu er der et system oppe at køre, og der er gjort en række erfaringer de senere år, så det vurderes at der kan forventes en hurtigere fremdrift end set i cykelpakke I-II (Cykelpakke III er allerede noget hurtigere end I og II).	længere tid end forventet inden de positive effekter af projekterne er realiseret.
--	--	--

### Flere forvaltninger/udvalg

Midlerne forventes alle håndteret af TMU og TMF. Andre forvaltninger forventes inddraget i en række af projekterne. Det er bl.a. Sundhed- og Omsorgsforvaltningen, Børne- og Ungdomsforvaltningen, Beskæftigelse- og Integrationsforvaltningen og Økonomiforvaltningen.

### Tidligere afsatte midler

Afsatte midler på området i tidligere budgetaftaler:					
		2010	2011	2012	2013
Afsatte midler i budgetaftale 2010 til cykelområdet (Cykelpakke IV):			16.000	55.000	4.000
Afsatte midler i budgetaftale		25.000*			

2008 til cykelområdet (Cykelpakke III):					
Afsatte midler i budgetaftale 2009 til cykelområdet*:					
Afsatte midler i budgetaftale 2010 til cykelområdet		5.000**	15.000**	8.000**	
Afsatte midler til skiltning af forbudszone i Indre By					
<b>Afsatte midler i alt</b>		<b>30.000</b>	<b>31.000</b>	<b>63.000</b>	
<p>* Budgetaftale 2009 indebar at en række cykelprojekter fra cykelpakke II og III blev annulleret,  ** Budgetaftale for 2010 indebar penge til et par specifikke cykelprojekter (bl.a. Bryggerampen), derudover indeholdt budgetaftalen penge til ombygning af Nørrebrogade der delvist er et cykelprojekt. I summen her er indregnet ca. 1/3 af budgettet for Nørrebrogade. Periodisering er skøn.</p>					

Bilag 1: Projektoversigt Cykelpakke 5 inkl. Bil P konsekvenser og prisskøn på projektniveau.



i: Cykelpakke VI





## **Budgetønske: Cykelpakke VI (i)** **(bestilt som supplement til cykelpakke V)**

### **Baggrund**

Gode cykelforhold skaber en fleksibel, enkel og hurtig form for mobilitet, som mange københavnere og udefrakommende oplever som et væsentligt bidrag til ”det gode københavnervliv”.

Indsatsen på cykelområdet sker som led i at nå målet om København som Miljømetropol. Flere, der cykler, bidrager desuden til Københavns mål om godt byliv (”Metropol for mennesker”) og målet om at gøre København CO<sub>2</sub> neutral i 2025. Desuden vil en Cykelpakke 5B ligge i naturlig forlængelse af tidligere cykelpakker og den nye Cykelstrategi som forventes politisk behandlet i foråret 2011.

### **Indhold**

Generelt har projekter, der understøtter cykling en fornuftig samfundsøkonomisk effekt blandt andet på grund af positive sundhedseffekter og effektiv udnyttelse af gaderummet og deraf bedre fremkommelighed.

Med grøn vækst som et fokusområde i kommunen, er det en væsentlig sidegevinst at Københavns fremtrædende position på cykelområdet internationalt set, er med til at ”brande” København som en moderne og miljøvenlig metropol. Hertil kommer, at det ”avancerede hjemmemarked” København udgør på cykelområdet, bidrager til, at danske virksomheder kan udvikle nye produkter, i første omgang til glæde for københavnere men senere også med udenlandske aftagere (ladcykler, ITS løsninger på cykelområdet, rådgivning mv.).

Ved pakkens sammensætning har der været fokus på:

- A-net strækninger (de mest belastede strækninger herunder dele af de grønne cykelruter og supercykelstier)
- Genveje, her primært cykling mod ensretning
- Missing links, blandt andet i forbindelse med skoleveje
- Fortsætte kommunens arbejde med at etablere cykelbroer hvor cykel- og biltrafikken kræver det
- Særligt fokus på cykelsti eller anden fredeliggørelse af Nordre Frihavsgade

Der er tale om en cykelpakke med relativt begrænsede konsekvenser for bilparkering. En undtagelse er dog hvis det besluttes, at løsningen på Nordre Frihavsgade er traditionel cykelsti, alternativet er anden form for trafikal fredeliggørelse, som også vil koste parkeringspladser men i mindre omfang.

Konkret indeholder budgetforslaget aktiviteter indenfor følgende ”underkategorier”:

*Bedre underlag på grusstier på Amager Fælled (10 mio. kr.)*

Fredningsmyndighederne har åbnet op for fast underlag på eksisterende grus stier på Amager Fælles, dermed forbedres komfort og rejsetid væsentligt, samtidig skabes der mulighed for snerydning

*Små og store genveje (17 mio. kr.)*

Arbejdet med 1) at øge mulighed for cykling mod ensretning og 2) at etablere cykelbroer hvor cykel- og biltrafikken kræver det fortsættes. Broen der indgår i denne cykelpakke går over Lossepladsvej ved Vejlands Allé. Dermed elimineres en utryk og meget benyttet cykelkrydsning af Lossepladsvej og en vigtig ringforbindelse til/fra Amager forbedres væsentligt. Strækningen indgår i A-nettet og Cykelsuperstiplanen.

*Øvrig cykelinfrastruktur - strækninger, kryds og cykel parkeringspladser (i alt 44,5 mio. kr.)*

Generelt fokus på A-net strækninger og missing links, det vil sige fokus på at få lukket huller og derved skabe lange sammenhængende forløb af god kvalitet blandt andet knyttet til skoleveje (for eksempel Hillerødgade, Jernbane Allé, Hamletsgade og Farigmagsgadelinjen). Desuden afsat midler til cykelsti/anden form for trafikal fredeliggørelse af Nordre Frihavsgade og en indsats målrettet cykel parkeringspladser / cykel ”Kiss & Ride” ved daginstitutioner.

*Indsats rettet mod særlige målgrupper (2 mio. kr.)*

Der er afsat 2 mio. kroner til indsats rettet mod særlige målgrupper via en kombination af information og fysiske indsatser, eksempelvis indsats rettet mod flere ældre på cykel og indkøb på cykel (til sidstnævnte er der også søgt statslig medfinansiering).

*Projektstyring og dokumentation (1,5 mio. kr.)*

Overblik, opfølgning, før-efter målinger mv.

## De økonomiske konsekvenser

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2012 p/l	2011	2012	2013	2014	2015	*
Øvrig cykelinfrastruktur - strækninger og kryds		11.000	30.000	3.500		5.000
Bedre underlag fælleden		10.000				10.000
Små og store genveje		2.250	14.000	750		1.000
Indsats rettet mod særlige målgrupper		1.000	1.000			500
Projektstyring og dokumentation		750	750			1.500



<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>25.000</b>	<b>45.750</b>	<b>4.250</b>		<b>18.000</b>
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift <sup>1</sup>	0	100	200	200	500	
-						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>	<b>0</b>	<b>100</b>	<b>200</b>	<b>200</b>	<b>500</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

OBS: Se Excel bilag - Cykelpakke VI - for opdeling på specifikke projekter. Den specifikke projektportefølje er et første bud, og vil i det omfang det ønskes politisk blive justeret på baggrund af eventuel borgerdialog om den ny cykelstrategi og eventuel projektudvikling af A-nettet i forår/sommer 2011.

### Tidsangivelse

I pakken indgår blandt andet en bro over Lossepladsvej ved Vejlands Allé. Denne bro skal anlægges et forholdsvist ukompliceret sted, og vurderes at kunne anlægges inden udgangen af 2013. Cykelpakke VI består generelt af en række meget forskelligartede projekter lige fra større traditionelle anlægsprojekter til små løsninger for eksempel enkle løsninger, der muliggør cykling mod ensretning, hvor politiets tilladelse er væsentligste usikkerhed hvad angår anlægstid. Nedenfor er sat en række krydser for at rumme den store forskel i gennemløbstid.

**Table 3. Tidsangivelse for anlægsprojekter**

Anlægsaktivitet, Tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet	X	X	X	X												
- Udbud gennemført (en række mindre projekter vil ikke medføre udbud)			X	X	X	X										
- Anlægsbevilling givet		X	X	X	X	X	X									
- Opførelse igangsat		X	X	X	X	X	X									
- Opførelse afsluttet			X	X	X	X	X	X	X	X	X					
- Facilitet ibrugtaget			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				

### Risikovurdering i anlægsprojekter

Generelle kommentarer: Risikoen i forbindelse med den samlede cykelpakke anslås til middel. Der er tale om mange, men som hovedregel ikke komplicerede projekter. Derfor er der store krav til forvaltningens eksekveringstempo samt samarbejde med andre parter,

<sup>1</sup> Der har ikke været tid til at indhente præcist bud på D&V omkostninger, tallet her er skøn, blandt andet baseret på en ca. D&V pris pr. km cykelsti på 20.000 kr. En årlig udgift på 0,5 mio. kr. er således den standard omkostning pakken skønnes at have også efter 2015.

for eksempel er en del af projekterne afhængige af Politiets godkendelse.

Enkelte dele af pakken indeholder udviklingsselementer/borger dialog i større omfang. Her vil der være større usikkerhed, som minimum indtil for-projektering og afklaring af myndighedskrav/borgerønsker er gennemført, det gælder blandt andet projekter vedrørende cykling mod ensretning og Nordre Frihavnsgade.

**Tabel 4 Risici**

<b>Særlige risici vedrørende overholdelse af økonomi</b>	<b>Beskrivelse</b>	<b>Konsekvens</b>
Risiko for økonomien i den samlede pakke	Bedømmes som relativt lav forudsat der er vilje til at håndtere fordyrelser på et eller flere projekter via billiggørelse af projekter, der ligger senere i pipeline. Erfaringerne med Cykelpakke I-III er indtil videre positive hvad angår den samlede økonomi.	Hvis der opstår behov for billiggørelse af projekter, der ligger senere i pipeline vil det alt andet lige føre til forringelser af disse projekter.
<b>Særlige risici vedrørende overholdelse tidsplanen, den samlede cykelpakke set under et.</b>	Bedømmes som middel, erfaringen med Cykelpakke I-III har vist at det tager tid for forvaltningen at få bemandet projekterne, hertil kommer at mange men små projekter - som er normen på cykelområdet - kræver andre kompetencer end få men større projekter. Men nu er der et system	At det varer længere tid end forventet inden de positive effekter af projekterne er realiseret.

	<p>oppe at køre og der er gjort en række erfaringer de senere år så det vurderes af der kan forventes en hurtigere fremdrift end set i cykelpakke I-II (Cykelpakke III og opstart cykepakke IV er allerede noget hurtigere end I og II).</p>	
--	--	--

### Flere forvaltninger/udvalg

Midlerne forventes alle håndteret af TMU og TMF. Andre forvaltninger forventes inddraget i en række af projekterne. Det er bl.a. Sundhed- og Omsorgsforvaltningen, Børne- og Ungdomsforvaltningen, Beskæftigelse- og Integrationsforvaltningen og Økonomiforvaltningen.

### Tidligere afsatte midler

<b>Afsatte midler på området i tidligere budgetaftaler:</b>					
		<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Afsatte midler i budgetaftale 2010 til cykelområdet (Cykelpakke IV):			16.000	55.000	4.000
Afsatte midler i budgetaftale 2008 til cykelområdet (Cykelpakke III):		25.000*			
Afsatte midler i budgetaftale 2009 til cykelområdet*:					
Afsatte midler i budgetaftale 2010 til cykelområdet		5.000**	15.000**	8.000**	
Afsatte midler til skiltning af forbudszone i Indre By					
<b>Afsatte midler i alt</b>		<b>30.000</b>	<b>31.000</b>	<b>63.000</b>	
NB: ser kunstigt pænt ud fordi meget af det forbrugt i 2010 er midler der er skubbet fra 2007 og 2008. Se i øvrigt note***		36.000***			

\* Budgetaftale 2009 indebar at en række cykelprojekter fra cykelpakke II og III blev annulleret,

\*\* Budgetaftale for 2010 indebar penge til et par specifikke cykelprojekter (bl.a.

Bryggerampen), derudover indeholdt budgetaftalen penge til ombygning af Nørrebrogade der delvist er et cykelprojekt. I summen her er indregnet ca. 1/3 af budgettet for Nørrebrogade.

Periodisering er skøn.

\*\*\* At forbruget af midler i 2010 overstiger det afsatte i budgetaftalerne, skyldes at midlerne siden budgetaftalernes indgåelse er disponeret anderledes end det fremgår af de oprindelige budgetaftaler, eksempelvis var der et markant underforbrug i 2009 sammenlignet med budgetaftalerne, som følge af at Budgetaftale 2009 stoppede en lang række cykelprojekter, som lå stille i ca. 8 måneder inden de blev genoptaget.

j: Nørrebrogade 2. etape





## **Budgetønske: Nørrebrogades anden etape og helhedsplan for Nørrebro station (j)**

### **Baggrund**

Københavns Kommune er ved at ombygge Nørrebrogade mellem søerne og Runddelen jævnfør ”Helhedsplan Nørrebrogade, Model 4, 5. juni 2008”. I trafikforsøget (oktober 2008 -) var hele strækningen til Nørrebro station inddraget. Trafikforsøget består således den dag i dag på den ydre del af Nørrebrogade inklusiv en busgade ved Nørrebrohallen.

En færdiggørelse af Nørrebrogades ydre del vil sikre de trafikale og bymiljømæssige fordele, trafikforsøget har påvist, og skabe gode cykel og fodgængerforbindelse på hele strækningen, samt bedre fremkommelighed for busserne og mere plads til byliv. Herudover er det vigtigt for ombygningen af Nørrebrogade mellem søerne og Runddelen, at der etableres en busgade på ydre del, der reducerer den gennemkørende biltrafik på hele strækningen.

Teknik- og Miljøudvalget skal i maj 2011 træffe princip beslutning om, hvorvidt busgaden skal placeres ved Aksels Larsens Plads som afprøvet under trafikforsøget eller ved Nørrebro Station.

### *Helhedsplan for Nørrebro Stationsområde*

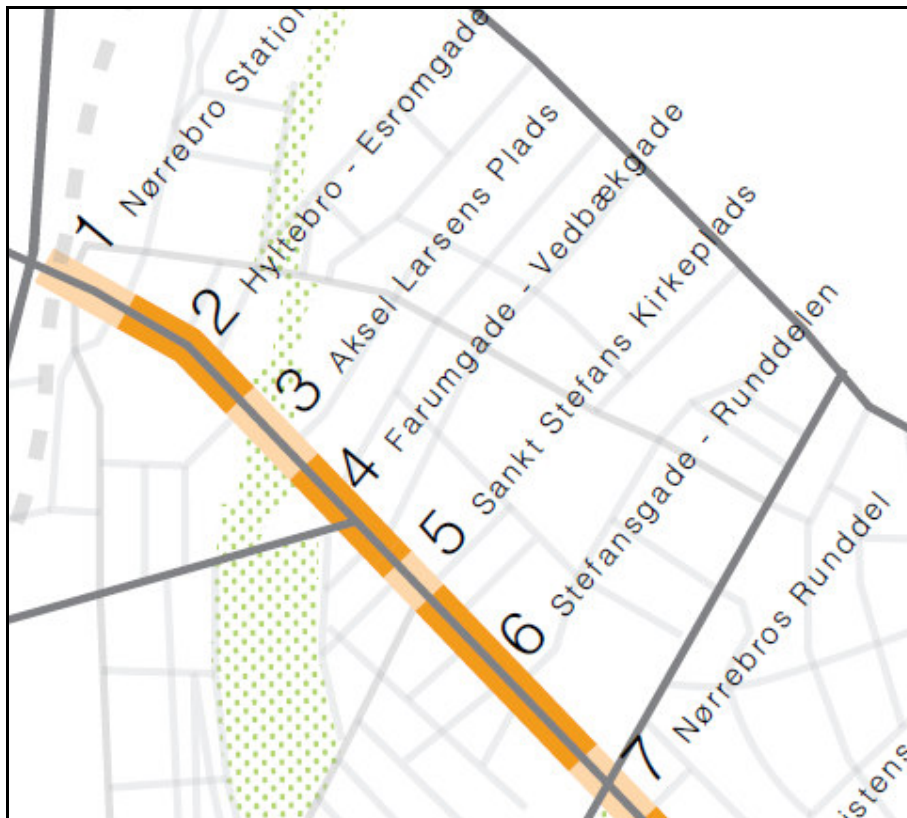
Teknik- og Miljøudvalget har primo 2011 bestilt en helhedsplan for Nørrebro stationsområdet. En beskrivelse af denne helhedsplan fremlægges til politisk behandling i maj 2011 sammen med en principiel beslutning om trafikforsøgets og busgadens fremtid. Forvaltningen forventer at anbefale, at busgadefunktionen flyttes til Nørrebro Station, for eksempel under højbanen, for at den dermed kan indgå som et markant element i helhedsplanen for stationsområdet.

Der er således fire aktuelle projekter i området:

- Nørrebrogade mellem søerne og Runddelen (er finansieret og anlægsarbejdet forventes afsluttet i 2011)
- Nørrebrogade mellem Runddelen og Nørrebro Station (anlægsfinansieringen er dækket af dette budgetindspil).
- Etablering af en busgade under højbanen ved Nørrebro station (indgår ikke i dette budgetforslag, men forventes finansieret i regi af BYNET 2018. I dette forslag indgår midlertidige foranstaltninger ved Nørrebro station afhængig af beslutning i maj om busgadens fremtid)
- Helhedsplan for Nørrebro stationsområdet (finansiering af udarbejdelsen af selve helhedsplanen indgår i dette budgetforslag.) Finansieringen af anlægsudgifter er uafklaret da beløbet afhænger af helhedsplanen. Anlægsudgifter forventes tidligst i 2014.

## Indhold

Nørrebrogade færdiggøres på den ydre strækning med formålet at forbedre forholdene for cyklister, buspassagerer og bylivet - samme formål som for første etape der udgøres af strækningen fra søerne til Runddelen.



Færdiggørelsen af Nørrebrogade udgøres jf. helhedsplan Nørrebrogade af delelementerne 2 - 6. Etaperne indeholder, udover små byrum ved sidegaderne, bredde fortove og cykelstier samt bedre stoppesteder også muligheden for at skabe 2 særlige byrum ved del 3 og 5.

Del 3 indeholder en busgade ved Aksels Larsen Plads, hvis TMU beslutter at busgade funktionen flyttes til Nørrebro Station, vil etapen kunne omhandle en byrumsdannelse på tværs af Nørrebrogade, som forholder sig til Superkileprojektet, Nørrebrohallen samt Nørrebro Park og den grønne cykelrute. Del 5 omhandler området omkring Sankt Stefans Kirke, som rummer potentialer til at blive et byrumsmæssigt omdrejningspunkt for strækningen mellem Runddelen og Nørrebro Station.



Området omkring Nørrebro Station er et unikt byrum i København, med meget stor intensitet af både fodgængere, cyklister og byliv. Samtidig bliver området en stor central for kollektiv trafik med den nye metrostation, fortsat vækst på Ringbanen og med busdrift, hvor forholdene forbedres på begge sider af stationen (henholdsvis Nørrebrogade og Frederikssundsvej). Der er derfor god grund til at lave en gennemtænkt helhedsplan og eventuelt en (international) idékonkurrence for at få de bedste ideer på banen. Dette budgetforslag indeholder finansiering af denne proces, men ikke finansiering af selve anlægsarbejdet. Det vil kunne kvalificeres til næste års budget.

Hvis det besluttes, at busgaden placeres ved Nørrebro Station, giver dette anledning til, at der arbejdes med foranstaltninger, der skal sikre at kun busser og cykler har adgang. Foranstaltningerne vil have en midlertidig karakter, og vil skulle koordineres med etableringen af metroforpladsen, etablering af busstoppesteder og udviklingen af helhedsplanens visioner. Den permanente ombygning af området hænger sammen med finansieringen af anlæg af helhedsplanen.

Endelig viser analyserne af trafikafviklingen i forbindelse med en flytning af busgaden til Nørrebro station, at der vil komme lidt mere trafik på Ring 2. Derfor er også medtaget et mindre beløb til krydstilpasninger på Ring 2.

## De økonomiske konsekvenser

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2012 p/l	2011	2012	2013	2014	2015	*
<i>Anlæg:</i>						
- Helhedsplan for Nørrebro stationsområde Vision, programudvikling samt dispositionsforslag		3.000				*
<u>Anlæg Nørrebrogade:</u>						
- Forprojektering Nørrebrogade		4.000				*
Del 2-6 i helhedsplan, Nørrebrogade. Strækningen fra Borgmestervangen til Runddelen			10.500	12.000		
Del 1 i helhedsplanen i helhedsplanen Nørrebrogade. Midlertidige foranstaltninger ved Nørrebro Station (Med forbehold for TMU beslutning i maj ang. placering af busgaden på ydre Nørrebro)			2.000			
Krydstilpasning på Ring 2 (Med forbehold for TMU beslutning i maj ang. placering af busgaden på ydre Nørrebro)			1.500	2.000		
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>7.000</b>	<b>14.000</b>	<b>14.000</b>		
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift						
-						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>						

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

## Tidsangivelse

**Table 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

Anlægsaktivitet, Tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
Helhedsplan for Nørrebro Stationsområde:																
<i>Vision, programudvikling og Dispositionsforslag</i>	X	X	X	X												
-Anlæg Nørrebrogade etape 2-6 i helhedsplan Nørrebrogade.																
- <i>Projektering afsluttet</i>	X	X	X	X												
- <i>Udbud gennemført</i>					X	X										
- <i>Anlægsbevilling givet</i>						X										
- <i>Opførelse i marken</i>							X	X	X	X	X					
- <i>Facilitet ibrugtaget</i>												X				
Anlæg Nørrebrogade etape 1 i helhedsplan Nørrebrogade. (Med forbehold for TMU beslutning i maj ang. placering af busgaden på ydre Nørrebro)																
- <i>Projektering af midlertidige foranstaltninger ved Nørrebro St.</i>	X	X	X													
- <i>Udbud gennemført</i>					X	X										
- <i>Anlægsbevilling givet</i>						X										
- <i>Opførelse i marken</i>							X									
Krydstilpasning på Ring 2 (Med forbehold for TMU beslutning i maj ang. placering af busgaden på ydre Nørrebro)																
- <i>Projektering</i>	X	X	X													
- <i>Udbud gennemført</i>			X													
- <i>Anlægsbevilling givet</i>			X													
- <i>Opførelse i marken</i>				X	X	X	X									

## **Risikovurdering i anlægsprojekter**

### **Flere forvaltninger/udvalg**

Busdriften er Økonomiforvaltningens ressort, men selve anlægsarbejdet udføres af TMF.

### **Tidligere afsatte midler**

Der er ikke afsat midler til denne del tidligere, men der er afsat midler til den indre del af Nørrebrogade i 2010.

Herudover er der i tidligere budget afsat 100 mio. kr. over fire år til BYNET 2018. Det er fra denne pulje, at en busgade ved Nørrebro station forventes finansieret.

**k: Musikorvet**





## **Budgetønske: Musiktorvet (k)**

### **Baggrund**

Musiktorvet er et projekt i Områdefornyelsen i Øresundsvej kvarteret. Med kultur som ”driver” skal en positiv spiral iværksættes i kvarteret. Musiktorvet er en udbygning af Amager Kulturpunkt samt etablering af et offentligt byrum, der vil placere Amager som en central del af byens musik og kulturliv. Samtidig etableres en offentlig plads i en bydel, som savner byrum af høj kvalitet.

Amager Kulturpunkt vil med etablering af etape 2 råde over fire indendørs scener og to udendørs scener, og således kunne trække større begivenheder inden for musik og børnekultur til Amager.

Musiktorvet er resultat af en arkitektkonkurrence i 2008, der omfatter:

- Etablering af en belægning på pladsen, der samler byrummet (etape 1).
- Transformation af de mange kælder- og stueetager, der vender ud mod pladsen, for dermed at skabe et naturligt byliv på Musiktorvet (delvis etape 1, delvis etape 3).
- Udformning af et vartegn i form af et overdækket byrum, som giver mulighed for liv på pladsen året rundt (etape 2).

Der er i budget 2009 samt budget 2010 afsat midler til realisering af etape 1 og dette sker i 2010-12.

### **Indhold**

Etape 2 af Musiktorvet består af en overdækning af en del af forpladsen på Musiktorvet. Det er en lys markant overdækning, der udgør pladsens vartegn og som muliggør brug af pladsen i dårligt vejrlig. Etape 2 er fuldt projekteret, og der er byggetilladelse. Den vil derfor umiddelbart kunne etableres i sammenhæng med færdiggørelsen af etape 1 i 2012.

Projektet vil:

Medvirke til at give kvarteret et tiltrængt løft.

Trække bylivet ud i det offentlige rum.

Sætte kvarteret og Amager på landkortet i forhold større musik og teaterbegivenheder.

### **De økonomiske konsekvenser**

Der ønskes 11,9 mio. kr. i 2012 til etableringen af overdækning af forpladsen af Musiktorvet.

Det vil være hensigtsmæssigt at bevilge overdækning i 2012, således at etableringen kan ske inden belægning på hele pladsen færdiggøres i sensommeren 2012.

### **Tablet til udgifter til driftsaktivitet**

Der er ikke en egentlig driftsomkostning.

Amager Kulturpunkt har et antal pedeller og andre medarbejdere, der står for den daglige drift. Disse vil også kunne stå for den daglige drift af overdækningen.

Der vil naturligvis med årene være en vedligeholdelse omkostning på konstruktionen.

### Tabel til anlægsudgifter

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2012 p/l	2012	2013	2014	2015
<i>Anlæg:</i>	*11.900			
- Forprojektering (er projekteret)				
-				
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>*11.900</b>			
<i>Afledte serviceudgifter:</i>				
- Vedligehold og drift	0	0	0	0
-				
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

### Tidsangivelse

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet	X															
- Udbud gennemført	X															
- Anlægsbevilling givet	X															
- Opførelse igangsat	X															
- Opførelse afsluttet		X														
- Facilitet ibrugtaget			X													

### Risikovurdering i anlægsprojekter

Risikovurderingen er lav. Der er projekteret og givet byggetilladelse.

### Flere forvaltninger/udvalg

Musiktorvet er et samarbejde mellem Kultur- og Fritidsforvaltningen og TMF.

### Tidligere afsatte midler



Etape 1 af Musiktorvet (belægning af pladsen og etablering af cafe og spillested, mv.) er påbegyndt juni 2010 og forventes afsluttet juni 2012. BR har frigivet i alt 22,6 mio. til dette formål.

Cafe og spillested forventes færdig 1.3. 2011. Forpladsen på Musiktorvet forventes færdig juni 2011. Den sidste del af pladsen - herunder topbelægning på hele pladsen - færdiggøres først sommeren 2012, da en del af området fungerer som byggeplads for det Børnekulturhus, der opføres på pladsen april 2011- august 2012.

**Table 3. Afsatte midler på området i tidligere budgetaftaler:**

<b>1.000 kr. (løbende p/l)</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2009:</i>	5,2 mio. kr. Rest finansiering af 1.etape					
-						
-						
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2010:</i>						
-						
-						
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2011:</i>						
-						
-						
<b>Afsatte midler i alt</b>						
Heraf forbrugt						



# 1: Ørestad - Ombygning af Kay Fiskers Plads





## **Budgetønske: Ørestad - Ombygning Kay Fiskers Plads (I)**

### **Baggrund**

Ørestad City er Ørestads trafikale knudepunkt. Kay Fiskers Plads ligger som centrum i Ørestad City ved Metrostation og Øresundsforbindelsen, Fields samt mange arbejdspladser. Der er dagligt et stort flow af mennesker over pladsen.

Pladsen er tænkt som, og har potentiale til, at være Ørestads centrale mødested. Som pladsen er i dag, indbyder den ikke til ophold og aktiviteter.

En omlægning af pladsen skal ses i sammenhæng med ønsket om at færdiggøre udbygningen af Ørestad og skabe rammer for det byliv, der ønskes i området.

Omlægningen af vejstrækningen skal ses i lyset af problemer med busdriften. Problemerne skyldes fejl i belægningen. Grundejere og developere har efterspurgt de nævnte ændringer.

Den menneskelige skala skal styrkes på Kay Fiskers Plads. Oplevelser, udfoldelse, bevægelse og mødet mellem mennesker skal i fokus. Der skal udskrives en arkitektkonkurrence for pladsen med særlig fokus på:

- **Ophold**
- **Byliv og funktioner**
- **Forbindelser**

Projektet skal dermed skabe sammenhæng på pladsen, og pladsens indretning skal ændres, så der bliver gode muligheder for ophold og aktiviteter, gerne med mulighed for sol og mere læ. Det vil blandt andet være oplagt at tilbyde aktiviteter, der henvender sig til de lidt større børn i skolen. Belægningen på vejbanen skal tilpasses, så der bliver bedre busfremkommelighed. Desuden ønskes undersøgt muligheden for at etablere en kiosk og en mindre bebyggelse eventuelt under selve metrohøjbanesporret, som kan huse mindre butikker, kiosk og toilet samt være rumdannende og lægivende.

### **Indhold**

Ombygningen og omlægningen af Kay Fiskers Plads skal forbedre klimaet på pladsen, således der indbydes til ophold på pladsen. Indretningen skal gøre pladsen mere anvendelig, funktionel og invitere til såvel ophold som aktiviteter, derved får pladsen den ønskede karakter af mødested og samlingspunkt.

I sammenhæng med Kay Fiskers Plads skal Ørestad Boulevard på strækningen, mellem Arne Jacobsens Allé og broen over motorvejen til Øresundsforbindelsen, omlægges. Strækningen skal gøre færdsel

mere sikker og behagelig. Strækningen er i dag præget af store ujævnheder på grund af fejl i anlægsarbejdet.

Kommunen ejer pladsen. By & Havn er interesserede i, at kommunen omlægger pladsen så den i højere grad inviterer til ophold og aktivitet.

Målene med omlægningen er således

- at skabe mere identitet og tryghed i Ørestad City gennem styrkelse af bylivet i den mest centrale del af Ørestad ved at indbyde til ophold
- at bidrage til at københavnernes bliver sundere fordi pladsen indbyder til bevægelse og aktiviteter
- at bidrage til grøn mobilitet fordi flere vil have lyst til at tage offentlig transport og/eller cykel til området

Ved pladsen opføres den kommende skole i Ørestad City samt biblioteket og mellem Fields og banen, er der fremskredne planer for blandt andet en biograf. Der er således yderligere aktiviteter på vej i området, der kan være med til at understøtte et byliv og et ønske om et byrum, der tilbyder flere muligheder end det eksisterende.

Det er et effektmål at københavnernes bliver mere trygge, sunde og glade (øget livskvalitet).

Det er ligeledes et effektmål, at bidrage til "Grøn transport" gennem at invitere til kollektiv transport, gang og cykling samt en kombination heraf.

Kay Fiskers Plads ejes af Københavns Kommune. En ændret udformning af pladsen vil derfor ske i en proces, der er lig processen for øvrige anlægsprojekter i Teknik- og Miljøforvaltningen. Projektet forankres i Center for Bydesign med tæt sparring fra Center for Anlæg og Udbud bistået af relevante fagcentre i forvaltningen.

Der udskrives en konkurrence for udformning af pladsen. Forud herfor udarbejdes et program, der formuleres i tæt samarbejde med interessenterne omkring pladsen. Herunder Metroselskabet, DSB, By & Havn, Kultur- og Fritidsforvaltningen, Fields, Ferring, KLP samt relevante centre fra forvaltningen.

Konkurrenceresultatet forventes at danne grundlag for en videre bearbejdning af pladsens fremtidige udformning og indretning.

Det forventes, at en ændret udformning skal ske indenfor de rammer lokalplanen har fastlagt for området.

Tidsmæssigt vil et forløb vare 2½ - 3 år.

Indlednings vil en konkurrence inkl. udarbejdelse af program med interessenter vare ca. 6 - 8 måneder.

Herefter projektudvikling, politisk behandling, udbud og anlæg, som erfaringsvis tager 2 år. Det kan tage længere tid, da projektets kompleksitet med mange involverede interessenter kan forskyde tidsplanen under vejs.

Kommunen driver i dag allerede området. Driftsudgifterne forventes ikke at blive berørt.

## De økonomiske konsekvenser

**Table 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2011 p/l	2012	2013	2014	2015	*
<i>Anlæg:</i>					
- Projektudvikling Kay Fiskers Plads	1.500	1.500			*
- Anlæg af Kay Fiskers Plads			10.000	4.000	
- Omlægning af Ørestad Boulevard			5.000		
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>1.500</b>	<b>1.500</b>	<b>15.000</b>	<b>4.000</b>	
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift**					**
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>					

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Note: \*\* kommunen driver allerede Kay Fiskers plads og der forventes derfor ikke ændrede udgifter.

## Tidsangivelse

**Table 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet				X												
- Udbud gennemført					X											
- Anlægsbevilling givet																
- Opførelse igangsat						X										
- Opførelse afsluttet												X				
- Facilitet ibrugtaget												X				

## Risikovurdering i anlægsprojekter

Der vurderes ikke at være særlige risici, da kommunen er grundejer, og de øvrige interessenter i området ønsker at pladsen ændres så den inviterer mere til byliv.





m: Metrocityringens stationsforbindelser





## Budgetønske: Metrocityringens stationsforbindelser (m)

### Baggrund

Med Lov om en Cityring, juni 2007, stod det klart, at det vil blive nødvendigt med kommunale tilkøb, hvis BR's ønske om helhedsorienterede byrum ved de nye metrostationer skal tilgodeses.

### Indhold

Metroselskabet (MS) har i samarbejde med forvaltningen udarbejdet dispositionsplaner for de 14 stationsforpladser i Københavns Kommune. Da MS ifølge loven kun anlægger nye overflader ud i en afstand af 15 meter fra "metroboxen", er det nødvendigt med kommunale tilkøb for at sikre helhedsorienterede byrum.

Med de anbefalede tilkøb optimeres busholdepladsernes placering i forhold til metrostationerne, der skaffes plads til det nødvendige antal cykelparkeringspladser ved alle stationer og der etableres supplerende pladsarealer for at skabe bedst mulige forhold for byliv i tilknytning til stationerne.

### De økonomiske konsekvenser

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2012 p/l	2011	2012	2013	2014	2015	*
<i>Anlæg:</i>			60.000			
- Forprojektering						*
-						
<b>Anlægsudgifter i alt</b>			<b>60.000</b>			
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift						
-						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>						

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Alle anlægsarbejder i nærværende budgetnotat er tilkøb i Cityringprojektet. Den endelige fastlæggelse af tilkøbets størrelse finder sted i efteråret 2012 på grundlag af de på dette tidspunkt færdigudviklede projektforslag. Ved betaling i 2013, påtager Metroselskabet sig den videre budgetrisiko

Afledte serviceomkostninger som følge af tilkøb til Cityringens stationsforpladser vil først forekomme i 2018, når Cityringen åbner. Serviceomkostningerne ved tilkøbet vil udgøre en mindre del af de samlede øgede driftsomkostninger ved, at de eksisterende byrum

overgår til at blive stationsforpladser med heraffølgende øget ren- og vedligeholdelsesbehov.

### Tidsangivelse

Anlægsaktiviteten er angivet til 2. kvartal i 2013 som det tidspunkt, hvor tilkøbet betales til Metroselskabet. Stationsforpladserne anlægges i perioden 2013 - 2018. Ved betaling i 2013 påtager Metroselskabet sig budgetrisikoen i forbindelse med arbejdernes udførelse.

**Table 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet																
- Udbud gennemført																
- Anlægsbevilling givet						X										
- Opførelse igangsat																
- Opførelse afsluttet																
- Facilitet ibrugtaget																

Driftsomkostningerne i forbindelse med tilkøb til Cityringens stationsforpladser indtræder først i forbindelse med Cityringens ibrugtagning i 2018.

**Table 3. Tidsangivelse for driftsaktivitet**

Driftsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Projekt igangsat																
- BR-bevilling givet																
- Projekt sat i fuld drift																
- Projekt afsluttet																

### Risikovurdering i anlægsprojekter

Da tilkøbene til forpladserne realiseres på allerede opgravede arealer, er der ingen ukendte risici. Endvidere påtager Metroselskabet sig budgetrisikoen ved gennemførelse af tilkøbene i 2013

### Tidligere afsatte midler

I budgetaftale 2007 blev der reserveret 100 mio. kr. fordelt på metrotilkøb (ændringer af de underjordiske stationer) og byrumstilkøb (nærværende tilkøb til stationsforpladserne). Med budgetaftale 2009 blev disse tilkøb delvist annulleret. Der er i 2009 gennemført metrotilkøb for 44 mio. kr. jævnfør BR 2007 95335 . Der resteres 2,4 mio. kr. i 2013 af den oprindelige reservation, som foreslås anvendt til tilkøb i forbindelse med trægenplantninger samt til optimering af trafikafviklingen i anlægsperioden.

n: Stibro fra Tegholmen til Amager Fælled





## **Budgetnotat: Stibro fra Teglholmen til Amager Fælled (n)**

### **Baggrund**

Stibroen mellem Teglholmen og Amager Fælled skal ses i sammenhæng med færdiggørelsen af Sydhavnen og færdiggørelsen af "den grønne kile" på Teglholmen.

Den grønne kile er et stort rekreativt, grønt, fælles friareal på Teglholmen. Kilen indeholder stiforbindelsen mellem Sydhavn Station og Amager Fælled, og denne forbindelse er en del af Kastrup Fort Cykelruten, der er en af de planlagte grønne cykelruter, som er med i Kommuneplan 2009. Stibroen vil understøtte forbindelsen mellem den kommende skole på Teglholmen, som broforbindelsen vil ligge lige ved og Amager Fælled. Skolen forventes åbnet i 2012.

Forbindelsen til de rekreative områder inkl. boldbaner er vigtig for både boliger, erhverv og skole, da der ikke er lignende tilbud i området. Udover at være en del af færdiggørelsen af Sydhavnen er stibroen et tilbud til Vesterbro og Kgs. Enghave, der får betydeligt lettere og tryggere adgang til Amager Fælleds rekreative tilbud.

Stibroen understøtter arbejdet for livskvalitet og sundhed, idet der gives gode muligheder for at gå eller cykle. Etableringen vil understøtte målene i 'Miljømetropolen – Vores Vision CPH 2015' om større nærhed til og øget brug af byens rekreative områder.

Ved at investere relativt få midler i en forbindelse gennem den grønne kile nu, kan der dels etableres et stykke sikker skolevej, dels skubbes til udviklingen af den grønne kile, hvor grundejernes etablering halter efter udviklingen af området i øvrigt.

### **Indhold**

Indholdet i projektet er at etablere en stibro for gående og cyklende fra Sydhavnen til Amager Fælled, som skal kunne åbnes for sejlende.

Projektet med at skabe forbindelse gennem den grønne kile handler om at markere en rute gennem afstribning samt oprydning.

### **De økonomiske konsekvenser**

**Table 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

<b>1.000 kr. – 2011 p/l</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>*</b>
<i>Anlæg:</i>					
- Projektudvikling	800	1.200			*
- Anlæg		10.000	38.000	30.000	
Forbindelse gennem grøn kile	30				
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>830</b>	<b>11.200</b>	<b>38.000</b>	<b>30.000</b>	

<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift				4.200	4.200
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>4.200</b>	<b>4.200</b>

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

## Tidsangivelse

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Projektering afsluttet						X										
- Udbud gennemført						X										
- Anlægsbevilling givet																
- Opførelse igangsat							X									
- Opførelse afsluttet																X
- Facilitet ibrugtaget																X

## Risikovurdering i anlægsprojekter

**Tabel 3. Risici**

Særlige risici vedrørende overholdelse tidsplanen	Beskrivelse	Konsekvens
Tekniske udfordringer	Eventuelle tekniske udfordringer ved etablering af broen	
Snitflader i forhold til andre myndigheder samt grundejerne	Risiko for problemer med samarbejde med andre grundejere samt myndigheder	



o: Århusgade ved Nordhavn Station





## **Budgetønske: Århusgade ved Nordhavn Station (o)**

### **Baggrund**

I forbindelse med den omfattende byudvikling af Nordhavn er der særligt fokus på forbindelserne til området. Århusgade bliver en vigtig gade i den henseende, og derfor skal Århusgade på Østerbro og Århusgade på Nordhavnen, kobles bedst muligt sammen. Projektet skal derudover ses i sammenhæng med den forstående udvidelse af Nordhavn Station, som har det primære mål at optimere skifteforhold for busser og tog og sikre en bedre visuel og rumlig forbindelse under jernbanebroen

### **Indhold**

Østerbro og Nordhavn bindes bedre sammen ved at forstærke Århusgades grønne profil. På Nordhavn er der planlagt en allébeplantning i Århusgade. Dette foreslås også gjort på Østerbrosiden mellem Strandboulevarden og Østbanegade, således at man opnår et slægtskab mellem de to bydele, og Århusgade samlet set får en sammenhængende profil.

Øst for Strandboulevarden ændrer Århusgade markant karakter som mere rå og industriel, og den ellers stramme klassiske karréstruktur brydes op flere steder. Gaden virker her slidt, og man bliver mødt af flere afvisende og lukkede facader. Her findes også Østerbro Medborgerhus, der med sin forplads har potentiale til at blive et samlingspunkt i byen, og samtidig kunne tilføre denne del af Århusgade lidt tiltrængt liv, som for eksempel Kulturhuset på Islandsbrygge og Kvarterhuset i Jemtelandsgade har gjort det i deres områder.

Der forventes et øget antal cyklister på strækningen, og det er derfor naturligt at arbejde med at forbedre forholdene for cyklisterne.

### **Projektet**

I Århusgade øst for Strandboulevarden vil en træbeplantning begrønne og bløde karakteren op og skaber samtidig en stærkere forbindelse til Nordhavn. Det kræver at de eksisterende 8 vejtræer genetableres, da de overvejende er i en dårlig sundhedstilstand. Derudover plantes 10 nye vejtræer for at opnå allékarakteren.

Desuden arbejdes der med at muliggøre en huludfyldning ved Østerbro Medborgerhus med boliger eller erhverv og eventuelt en institution. Sammen med dette bør der arbejdes på en forskønnelse af pladsen foran Østerbro Medborgerhus. På grunden overfor kan der etableres huludfyldning i form af erhvervsbyggeri.

Projektet består af følgende:

- Etablering af 18 vejtræer inklusiv dertilhørende belægnings- og jordarbejde på strækningen mellem Strandboulevarden og Østbanegade.

- En forskønnelse af byrummet omkring Østerbro Medborgerhus.
- Forbedrede cykelforhold, der skal gøre det lettere og tryggere at cykle i Århusgade. Det kunne for eksempel være som cykelgade hvor alle trafikanter har ret til at færdes, men på cyklisternes præmisser.
- Mulighed for at kommunen sælger byggeretten foran Østerbro Medborgerhus og for eksempel etablerer en børneinstitution med boliger tilknyttet. Kommunen kan derefter leje lokalerne.

Grundet stedets vigtighed i forhold til koblingen til Nordhavn anbefales det, at der kobles eksterne rådgivere på hele projektet, og at der udfærdiges grundige analyser af hvilke løsninger og programmer, der bør indgå i projektet.

Projektet bidrager til at opfylde strategien for etablering af Flere træer i byen.

Effekt målet er at få 20 pct. flere besøgende i denne del af gaden, og at de opholder sig længere tid end man normalt gør i dag.

### De økonomiske konsekvenser

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2012 p/l	2011	2012	2013	2014	2015	*
<i>Anlæg:</i>						
- Forprojektering Træer		1.000*				*
- Udførelse Træer		4.000				
- Forprojektering byrum		800				
- Udførelse byrum			4.000			
- Forprojektering		500*				
- Udførsel cykelforhold			2.700			
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>6.300</b>	<b>6.700</b>			
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift			100	100	100	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

**Table 2. Timing of construction project**

Construction activity, timing	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
<b>Træer og Cykelforhold:</b>																
- Forprojektering afsluttet	X															
- Udbud gennemført		X														
- Anlægsbevilling givet			X													
- Opførelse igangsat				X												
- Opførelse afsluttet					X											
- Facilitet ibrugtaget					X											
<b>Byrum:</b>																
- Forprojektering afsluttet				X												
- Udbud gennemført					X											
- Anlægsbevilling givet						X										
- Opførelse igangsat							X									
- Opførelse afsluttet									X							
- Facilitet ibrugtaget									X							



p: Nordhavn - Promenade ved Sandkaj







## **Budgetønske: Nordhavn - Promenade ved Sandkajen (p)**

### **Baggrund**

I forbindelse med udviklingen af Nordhavn - Århusgadekvarteret ønskes der, som led i planlægningen, en bred offentlig promenade langs den sydvendte Sandkaj. Sandkajen er en vigtig brik i udviklingen af Århusgadekvarteret.

### **Indhold**

Sandkajen relaterer sig til Kommuneplan09's mål om 'Byen ned til vandet' på tre punkter

*\*At skabe lettere adgang til vandet* - Skabes ved at etablere Sandkaj med en meget offentlig promenade og indskrive den som en del af et finmasket netværk af forbindelser.

*\*Blå strategi, der sikrer et sammenhængende stiforløb* - Sandkajen er led i en større byrumstrategi for Nordhavn og er den væsentligste promenade i området.

*\*At skabe flere rekreative muligheder gennem udnyttelse af rekreative potentialer* - Promenaden skaber rammerne for et havnebad, og andre vandrelaterede funktioner kan etableres på Sandkajen.

Endvidere vil etableringen af Sandkajen understøtte de mål for større nærhed til og øget brug af byens rekreative områder, som indgår i 'Miljømetropolen – Vores Vision CPH 2015'.

Sandkajen er tiltænkt at være Indre Nordhavns primære promenade med en stor grad af offentlighed. Promenaden er orienteret mod syd, og det er derfor et af de mest oplagte steder at opholde sig i Århusgadekvarteret. Derudover er Sandkajen Nordhavns ansigt udadtil, og er meget eksponeret for Østerbro og togpassagerer på Nordhavns Station. Det er en promenade, der med en stor aktivitet og bymæssighed vil invitere folk fra hele byen til at bruge området, og den vil dermed bidrage til at binde Nordhavn og Østerbro bedre sammen. Sandkajen vil indeholde en blanding af urbane og kulturelle programmer og vandaktiviteter, der tilsammen kan skabe en ønsket synergieffekt i et nyt og unikt byområde.

### **Aktivitet, der søges midler til**

Der søges midler til at etablere en bred sammenhængende promenade på kanten af Sandkajen, der giver direkte adgang til vandet, og tilbyder et godt byrum for de fremtidige beboere og besøgende i området.

### **Formål**

Formålet er at sikre et kvalitativt byrum for hele København, for på den måde at vitalisere og aktivere området og skabe rammerne for et godt byliv.

At benytte etableringen af den regionale promenade på Sandkajen til, i en indledende fase, aktivt at brande Århusgadekvarteret som en by

med fokus på det gode by- og bolig tæt ved vand og by, for derved at værdiforøge området samt kickstarte og promovere salg af grunde. ”Et byudviklingsprojekt kan give anledning til ganske betydelige værdistigninger ved omdannelse af erhvervshavne til boligområder, hvor merprisen hovedsagligt kan tilskrives udsigten, men også skabelsen af et attraktivt bymiljø. Denne type af værdistigninger kan give kommunen en direkte økonomisk gevinst i rollen som developer/sælger af grunde”. Plan09, Miljøministeriet/Realdania. Af sammenlignelige eksempler kan nævnes parken Parc André Citroën i Paris, der som strategisk mål for bystyret, blev anlagt på Citroënfabrikernes store grund. Parken blev anlagt som det allerførste, og har med stor succes medvirket til at gøre områderne attraktive og grundpriserne højere. I alle nyere udviklingsområder i Paris har etableringen af et rekreativt regionalt rum været anset som et meget vigtigt første skridt, som afgørende skulle øge områdets værdi.

Det store behov for promenadens offentlige karakter hænger uløseligt sammen med det netværk af byrum og promenader, der er en af forudsætningerne for udviklingen af Århusgadekvarteret.

Effekt målet er, at minimum 50 pct. af promenadens brugere er fra andre dele af København.

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2012 p/l	2011	2012	2013	2014	2015	*
<i>Anlæg:</i>						
- Forprojektering		7000				*
- Udførelse		23.000	20.000			
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>30.000</b>	<b>20.000</b>			
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift				1.800**	1.800**	
-						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>1.800**</b>	<b>1.800**</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Note: \*\* Se nedenfor under ”Drift”

## Tidsangivelse

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2011				2012				2013				2014			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet					X											
- Udbud gennemført							X									
- Anlægsbevilling givet							X									
- Opførelse igangsat								X								

- <i>Opførelse afsluttet</i>											X				
- <i>Facilitet ibrugtaget</i>											X				

**Drift**

Drift og vedligehold kan varetages af enten grundejerforeninger i Nordhavn, Københavns Kommune eller By og Havn, alt efter udfaldet af igangværende forhandlinger.

**Risikovurdering i anlægsprojekter**

Anlægsoverslaget for promenaden er foretaget i maj 2010 af Rambøll for By og Havn. Tallene må formodes at være behæftet med en vis usikkerhed da egne erfaringstal for anlæg af det sammenlignelige projekt Kalvebodbølge, ligger væsentligt lavere i pris pr. m<sup>2</sup>. Dette kan bevirke, at prisen for Sandkaj promenaden bliver billigere. Der er i beregningen taget udgangspunkt i vinderforslaget fra European-konkurrencen. Dette forslag kan modificeres, og billigere løsninger kan findes uden at det vil gå nævneværdigt ud over projektets bærende tanker og helhedsgreb.



q: Elmegade





## **Budgetønske: Elmegade (q)**

### **Baggrund**

Det blev på et møde i Borgerrepræsentationen den 20. maj 2010 besluttet at afsætte 1,5 mio. kr. til udvikling af en helhedsplan for Elmegade. Der er nu udarbejdet en helhedsplan for Elmegade, og der søges derfor midler til detailprojektering og anlæg.

### **Indhold**

Formålet med planen er at gøre Elmegade til en tryk bolig-, handels- og cafegade med mulighed for et rigt byliv på de svageste trafikanters betingelser.

Der arbejdes med en klar og tydelig adskillelse mellem den kørende og gående trafik. Gadeforløbet inddeles overordnet i to zoner. En kørezone med en vejbane og en modstrømscykelbane, hvor trafikken afvikles på cyklisternes betingelser, og en gang- og flexzone langs facaderne. Kørezonen bugter sig gennem gadeforløbet og skaber på den måde gang- og flexzoner af forskellig bredde. Hvor zonerne er bredest er der mulighed for udeservering, udstilling af varer, ophold, cykelparkering med videre. Vejbanens snoede forløb virker samtidig hastighedsdæmpende på den gennemkørende trafik.

I ”knæpunkterne”, hvor de to sidegader Birkegade og Egegade møder Elmegade opstår to pladser. Her er plads til både ophold og aktivitet i solen. Pladserne markeres ved at der plantes et stort Robinietræ på hver og understreges med en særlig belysning.

### **De økonomiske konsekvenser**

**Table 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

<b>1.000 kr. – 2012 p/l</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>*</b>
<i>Anlæg:</i>						
- Forprojektering		630				*
- Anlæg		1.370				
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>2.000</b>	<b>3.565</b>			
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift						
-						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>						

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

## Tidsangivelse

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet	X															
- Udbud gennemført	X															
- Anlægsbevilling givet		X														
- Opførelse igangsat			X													
- Opførelse afsluttet				X												
- Facilitet ibrugtaget				X												

## Risikovurdering i anlægsprojekter

Det endelige projektforslag er endnu ikke godkendt og der kan derfor komme ændringer, der kan få indflydelse på projektets økonomi.

## Tidligere afsatte midler

Der blev i Budget 2010 afsat 1.5 mio. kr. til udvikling af en plan for Elmegade.

**Tabel 3 Afsatte midler på området i tidligere budgetaftaler:**

1.000 kr. (løbende p/l)	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Afsatte midler i budgetaftale 2010:						
-	1.500					
-						
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>1.500</b>					
Heraf forbrugt	847					



r: Amager Strandpark





## **Budgetønske: Amager Strandpark (r)**

### **Færdiggørelse af Amager Strand samt Naturcenter som helårsudflugtsmål på stranden.**

#### **Baggrund**

Da den nye Amager Strand blev udbudt i 2004 førte en sparerunde til, at dele af projektet ikke blev udført. Af de bortsparede delprojekter udestår der fortsat at udføre **1) kystsikring og promenade langs den oprindelige del af stranden** og **2) toiletter ved Strandtorvet**. Disse projekter ønskes udført.

Amager Strand ønskes desuden udbygget som helårligt udflugtsmål. Derfor ønskes der opført et **3) Naturcenter ved Nordmolen**. Ønsket udspringer fra Amager Øst Lokaludvalgs områdeplan på baggrund af et stort borgerønske. Der er nedsat en arbejdsgruppe med blandt andet Amager Øst Lokaludvalg og Amager Strandpark I/S, som arbejder for realisering af projektet. JJW Arkitekter har i december 2010 udarbejdet skitseprojekt til naturcentret for arbejdsgruppen, og formål, målgrupper og indhold er defineret på overordnet niveau.

#### **Indhold**

##### **1) Kystsikring og promenade langs den oprindelige strand**

På grund af gentagne oversvømmelser er den lavtliggende, oprindelige strandbred i dag eroderet og nedslidt. Hvis den oprindelige strandbred skal opretholdes som et attraktivt, rekreativt område, er en kystsikring nødvendig. Kystsikringen kombineres med en bagvedliggende sti for forøgelse af den rekreative værdi og som en udbygning af stisystemet. Af sparehensyn udgik projektet af det oprindelige anlægsprojekt, men det er nødvendigt for opretholdelsen af et udsat, rekreative areal.

##### **2) Toiletter ved Strandtorvet**

Toiletterne ved Strandtorvet blev sparet bort i anlægsprojektet. Der er imidlertid konstateret stort behov for etablering af de manglende toiletter, da toiletkapaciteten på stranddage ikke kan følge med efterspørgslen. Området er blevet opgraderet med flere nye aktivitetsmuligheder. Der er dog ikke behov for den oprindeligt projekterede strandstation.

##### **3) Naturcenter ved Nordmolen**

Amager Strand ønskes udbygget som helårligt udflugtsmål. I den forbindelse er helårsaktiviteter - gerne med mulighed for at komme indendørs - vigtige, ikke mindst når der gælder børn og børnefamilier. Naturcentrets primære målgruppe er børn i alderen 0-10 år med deres voksne samt skoleklasser, foreninger/interessegrupper og uorganiserede. Naturoplevelse og bevægelsesaktiviteter er fællesnævneren, og huset skal være udgangspunkt for leg, læring, aktiviteter og naturformidling. Projektet understøtter sundhedspolitikken "Længe leve København" og målsætningerne om øget brug og opholdstid i byens parker og naturområder jævnfør

”Miljømetropolen – Vores Vision CPH 2015” og ”Metropol for Mennesker”.

## De økonomiske konsekvenser

**Tabel 1. Serviceudgifter**

### 3) Naturcenter ved Nordmolen

1.000 kr. – 2012 p/l	2012	2013	2014	2015
<i>Serviceudgifter:</i>				
- lønudgifter og udgifter til afholdelse af arrangementer *	0	250**	1.000	1.000
-				
-				
-				
<b>Serviceudgifter i alt</b>				

\* Forholdene omkring lønudgifterne og udgifterne til afholdelse af arrangementer i Naturcentret er endnu ikke fuldt afklarede. Arbejdsgruppen arbejder pt. med en model, hvor Naturcentret deler ledelse og medarbejdere med et nærliggende maritimt aktivitetshus for større børn. Der arbejdes også med frivillighedsmodeller. Det i tabellen anslåede beløb dækker 2½ medarbejdere. Lønudgifterne fortsætter efter 2015.

\*\* Naturcentret forventes jf. tidsplanen at kunne ibrugtages i 4. kvartal 2013. Der er derfor færre lønudgifter i 2013.

**Tabel 2. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

### 1) Kystsikring og promenade langs den oprindelige del af stranden

1.000 kr. – 2012 p/l	2011	2012	2013	2014	2015	*
<i>Anlæg:</i>						
- Forprojektering		400				*
- Anlægsudgift			4.000			
- Øvrige omkostninger			100			
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>400</b>	<b>4.100</b>			
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift		0	30	30	30	
-						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>0</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2012 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

## 2) Toiletter ved Strandtorvet.

1.000 kr. – 2012 p/l	2011	2012	2013	2014	2015	*
<i>Anlæg:</i>						
- Forprojektering		200				*
- Anlægsudgift			2.000			
- Byggemodning			300			
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>200</b>	<b>2.300</b>			
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift		0	120	120	120	
-						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>0</b>	<b>120</b>	<b>120</b>	<b>120</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2012 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

## 3) Naturcenter ved Nordmolen

1.000 kr. – 2012 p/l	2011	2012	2013	2014	2015	*
<i>Anlæg:</i>						
- Forprojektering		700				*
- Anlægsudgift			4.300			
- Byggemodning		400				
- Indretning			500			
- Belysning på sti til naturcentret		500				
- Øvrige omkostninger			100			
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>1.600*</b>	<b>4.900*</b>			
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift		0	70**	300	300	
-						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>0</b>	<b>70**</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2012 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

\* Hvis der opnås fondsmidler til realisering af naturcentret, kan Københavns Kommunes andel af anlægsmidlerne reduceres. Der er dog ikke opnået konkrete tilsagn om fondsstøtte på nuværende tidspunkt, men arbejdsgruppen undersøger i øjeblikket mulighederne.

\*\* Naturcentret forventes jf. tidsplanen at kunne ibrugtages i 4. kvartal 2013. Der er derfor færre serviceudgifter i 2013.

## Table 3. Tidsangivelse for anlægsprojekt

### 1) Kystsikring og promenade langs den oprindelige del af stranden

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet		X														
- Udbud gennemført			X													
- Anlægsbevilling givet	X															
- Opførelse igangsat						X										
- Opførelse afsluttet							X									
- Facilitet ibrugtaget							X									

### 2) Toiletter ved Strandtorvet

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet			X													
- Udbud gennemført			X													
- Anlægsbevilling givet	X															
- Opførelse igangsat				X												
- Opførelse afsluttet					X											
- Facilitet ibrugtaget					X											

### 3) Naturcenter ved Nordmolen

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet*			X													
- Udbud gennemført				X												
- Anlægsbevilling givet	X															
- Opførelse igangsat						X										
- Opførelse afsluttet							X									
- Facilitet ibrugtaget								X								

\* Skitseprojekt er udført i december 2010 af JJW Arkitekter for midler bevilget af Amager Øst Lokalråd. Projektering

### Risikovurdering i anlægsprojekter

#### 1) Kystsikring og promenade langs den oprindelige del af stranden

Projektet er principielt tilladt jf. fredningen, men den konkrete udførelse skal muligvis godkendes. Hårdt vintervejr kan udskyde færdiggørelsen til ultimo 2013. Økonomien påvirkes ikke af en eventuel tidsmæssig forskydning. 'Klimatilpasningsplanen' kan eventuelt fordyre projektet, hvis der i det konkrete tilfælde ønskes en mere omfattende løsning end det påtænkte.

## 2) Toiletter ved Strandtorvet

Bygningsdesignet skal godkendes jævnfør fredningen.

Godkendelsesprocessen kræver en større høring, og kan eventuelt kræve længere tid. Økonomien forventes dog ikke at blive påvirket af en eventuel tidsmæssig forskydning til færdiggørelse i medio 2013.

## 3) Naturcenter ved Nordmolen

Bygningsdesignet skal godkendes jævnfør fredningen.

Godkendelsesprocessen kræver en større høring, og kan eventuelt kræve længere tid. Økonomien forventes dog ikke at blive påvirket af en eventuel tidsmæssig forskydning til færdiggørelse i primo 2014.

'Klimatilpasningsplanen' kan eventuelt fordyre projektet, hvis der i forhold til byggetilladelsen ønskes en mere omfattende løsning vedrørende overskylningsrisiko end det allerede påtænkte.

**Tabel 5. Fordeling mellem forvaltninger/udvalg**

### 3) Naturcenter ved Nordmolen

<b>1.000 kr. – 2012 p/l</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Forvaltningsmæssigt tilhørsforhold endnu ikke fastlagt *				
<b>I alt</b>				

*\* Forholdene omkring lønudgifterne og udgifterne til afholdelse af arrangementer i Naturcentret er endnu ikke fuldt afklarede. Der er igangværende dialog om det forvaltningsmæssige tilhørsforhold. Naturcentrets indhold kunne lægge op til en tværforvaltningsmæssig drift.*





s: Toftegårds Plads





## Budgetnotat: Toftegårds Plads (s)

Baggrunden for budgetforslag for Toftegårds Plads Syd er et ønske om at anvende den plads, der har ligget stort set uudnyttet hen i mange år. I sin nuværende form lever den ikke op til, at området er en af de vigtigste og mest markante porte til byen.

Toftegårds Plads Syd har med sin størrelse og beliggenhed potentiale til at blive et attraktivt samlingssted for bydelens borgere, og kan således understøtte en udvikling, der kan gøre den sydlige del af Valby til et af de mest interessante områder i København.

Der har været afholdt idekonkurrence for Toftegårds Plads Syd i 2008, men der var ikke afsat midler til at realisere en renovering og ombygning af pladsen. I forbindelse med konkurrencen var der en omfattende borgerinddragelse, hvor blandt andet skolebørn fra nærområdet var involveret, og der er stor opbakning til projektet blandt lokaludvalg og borgere.

### Indhold

Forslaget går ud på at omdanne Toftegårds Plads Syd til et attraktivt byrum med udfoldelsesmulighed for byens borgere.

Toftegårds Plads Syd skal være en plads, der fremstår robust med grønne elementer og dog bymæssig. Dens udformning og funktionelle disponering skal skabe bedre forbindelser til kulturfaciliteterne på pladsen, samtidig med at den skal være bindeled mellem det gamle Valby og det nye. Pladsen skal være med til at give udtryk for bydelens karakter og med dens størrelse give rum for både pladskrævende aktiviteter og mindre oaser i en multifunktionel og samtidig afstemt løsning.

Et effektmål med en omdannelse af pladsen er at borgerne med forskellig baggrund og i alle aldre kan udfolde sig aktivt, kreativt og kulturelt og på den måde at skabe et aktivt samlingspunkt for bydelen.

### De økonomiske konsekvenser

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2011 p/l	2011	2012	2013	2014	2015	
<i>Anlæg:</i>						
- Forprojektering		3.000	1.000			*
- Anlæg			12.000	13.000		
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>3.000</b>	<b>13.000</b>	<b>13.000</b>		
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift				200	200	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>200</b>	<b>200</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2012 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

## Tidsangivelse

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet				X												
- Udbud gennemført						X										
- Anlægsbevilling givet						X										
- Opførelse igangsat							X									
- Opførelse afsluttet											X					
- Facilitet ibrugtaget											X					

**Tabel 3. Risici**

Særlige risici vedrørende overholdelse af økonomi	Beskrivelse	Konsekvens
Risiko for økonomien på grund af forurening	Toftegårds Plads Syd er kraftig forurenede efter mange års industriel virksomhed. Den kendte og formodede forurening vil ikke hindre en renovering af pladsen.	Forureningen vil kunne medføre en væsentlig udgift. Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at sætte pris på konsekvenserne af forureningen, da det vil kræve en miljøundersøgelse.
<b>Særlige risici vedrørende overholdelse tidsplanen</b>	<b>Beskrivelse</b>	<b>Konsekvens</b>
Risiko for tidsplan på grund af forurening	Toftegårds Plads Syd er kraftig forurenede efter mange års industriel virksomhed. Den kendte og formodede forurening vil ikke hindre en renovering af pladsen.	Den endnu ikke kortlagte forurening vil kunne forlænge tidsplanen i forbindelse med udarbejdelse af undersøgelser eller en oprensning af jorden.
Risiko for tidsplan på grund af lokalplan	Pladsen er i dag omfattet af lokalplan nr. 17, der er forældet, efter at funktionen som trafikplads er fjernet. Ved etablering af en ny plads skal der udarbejdes ny lokalplan	Lokalplan processen på ca. 13 måneder skal indarbejdes i tidsplan for projektet. Hvis lokalplanen bliver forsinket eller påklaget kan det påvirke tidsplanen.

t: Nye almene familieboliger





## **Budgetønske: Nye almene familieboliger (t)**

### **Baggrund**

De almene boliger er et vigtigt instrument til at sikre boliger til borgere med almindelige indkomster og en mangfoldig by. I højkonjunkturen frem til 2009 blev der gennem en længere årrække kun bygget ganske få almene familieboliger. Men nedgangen i bygge- og grundpriser, er det nu igen muligt at bygge boliger inden for det af staten fastsatte maksimumsbeløb.

Med aftalen om Budget 2010 og vedtagelsen af Boligpakke 2 er de ordinære midler til grundkapital blevet fremrykket til brug i 2009 og 2010. Der er derfor frem til 2014 ikke kommunale budgetmidler til grundkapital.

### **Indhold**

Tilsagn til nye almene familieboliger har følgende formål:

- At sikre en blandet by i det kommende Nordhavn gennem en blanding af ejerformer.
- At sikre boliger til familier med almindelige indkomster i København.
- At leve op til målet om, at de almene boliger fortsat skal udgøre cirka 20 pct. af byens boligmasse, jævnfør hovedaftalen mellem BR og Boligselskabernes Landsforenings 1. kreds

Effektmål: At der gives tilsagn til yderligere etablering af i alt 230 almene familieboliger fordelt med i alt cirka 120 almene familieboliger i Nordhavn og cirka 110 almene familieboliger i den øvrige by.

### **De økonomiske konsekvenser**

De i alt 30 mio. kr. i grundkapitallån til nye almene familieboliger i Nordhavn betyder, at der i 2012 og 2013 kan gives tilsagn til cirka 110 boliger, sådan at de nuværende lave byggeomkostninger udnyttes til at bygge støttede boliger i byudviklingsområderne.

Det kommunale grundkapitallån udgør 14 pct. af boligernes finansiering. By og Havn og Københavns Kommune er ved at forhandle en aftale, som betyder, at to konkrete byggefelter stilles til rådighed for almene familieboliger. Forudsætningen er, at kommunen udbyder grundkapitalmidler til minimum 55 boliger per år. De konkrete boligprojekter findes via udbud.

**Table 1. Investment expenses and derived service expenses**

1.000 kr. – 2012 p/l	2011	2012	2013	2014	2015	*
<i>Anlæg:</i>						
- Nordhavn		12.500	22.500			
- Øvrig by		22.500	7.500			
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>35.000</b>	<b>30.000</b>			
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift						
-						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>						

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

### **Tidsangivelse**

Grundkapitalmidlerne udbydes i 2012 og for Nordhavns vedkommende også delvist i 2013. Rent teknisk indsender den almene bygherre en såkaldt skema A-ansøgning. Efter tilsagnet til projektet skal bygherren inden 9 måneder indsende et prisfastsat projekt (en såkaldt Skema B-ansøgning). Efter tilsagnet til det prisfastsatte projekt igangsættes byggeriet.

### **Risikovurdering i anlægsprojekter**

Grundkapitallånet formidles gennem Landsbyggefonden og boligerne oprettes som en almen boligafdeling under en eksisterende boligorganisation. Der vurderes ikke at være nogen væsentlige risici for kommunen forbundet med projekterne.

### **Tidligere afsatte midler**

Som nævnt oven for, blev der frem til 2009 kun bygget meget få almene familieboliger i København. På den baggrund blev der med Boligpakke 2 lagt vægt på at få gang i byggeriet af almene familieboliger, sådan at der skal skabes boliger til de mange nye borgere i byen, og sådan at København fortsat er en mangfoldig by, hvor der er plads til mennesker med alle typer indkomster.

Derfor blev de årlige grundkapitalmidler for perioden 2011-2013 fremrykket til Budget 2010, sådan at der først er ordinære midler igen i 2014. I 2009 og 2010 er der i alt givet tilsagn til cirka 900 nye almene familieboliger.

I aftalen om Budget 2011 blev der i gang lagt vægt på at udnytte muligheden for at bygge nye almene familieboliger i en periode, hvor byggeomkostningerne er lave. De konkrete projekter findes ved udbud, der afgøres medio 2011.



**Tabel 2. Afsatte midler på området i tidligere budgetaftaler:**

<b>1.000 kr. (løbende p/l)</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2009:</i>						
-						
-						
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2010:</i>	72.000					
-						
-						
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2011:</i>	15.000					
-						
-						
<b>Afsatte midler i alt</b>						
Heraf forbrugt	72.000					



u: Storbyhaver





## **Budgetønske: Storbyhaver (u)**

### **Baggrund**

Budgetønsket er en del af indsatsen om at gøre København til en grønnere by. Der blev i Budget 2011 afsat 10 mio. kr. til samme formål.

### **Indhold**

Det grønne skal understøtte nærhed og fælles ansvarlighed - derfor gør vi byens kvarterer grønne ét for ét. Det handler også om at klæde byen på til fremtidens vejr. Flere grønne områder vil gøre det lettere at håndtere fremtidens større regnmængder og virke afkølede, når byen bliver varmere. I det nære, lokale københavnerliv opleves og bruges den grønne by hver dag. Det er med til at give københavnerne et aktivt udeliv, sundhed og livskvalitet.

Vi ønsker at sætte særligt fokus på 'storbyens haver' for at understøtte indsatsen omkring områdeløft og helhedsplaner og sikre, at byens mest udsatte byområder bliver grønnere. Mottoet er 'lad os gøre byen grønnere sammen - hvis I har idéen og pladsen, så giver vi det grønne!'

Indsatsen vil støtte op om målene i "Miljømetropolen – Vores Vision CPH 2015" om større nærhed til og øget brug af byens rekreative områder.

**Kort beskrivelse:** En samlet indsats på kvarterniveau skal sikre, at byens mest udsatte byområder bliver grønnere. Indsatsen gennemføres i samarbejde med blandt andet kommunens områdeløft, private grundejere, beboere og frivillige.

Baseret på ønsker og behov i det valgte kvarter sammensættes en pakke bestående af forskellige grønne elementer f.eks. mobile nyttehaver, grønne facader, grønne tage, grønne forbindelser, grønne skole- og institutionsfriarealer, skolehaver samt små og eventuelle midlertidige grønne lommer, som også kan fungere som storbyens haver (for eksempel i samarbejde med kunstnere/kreative erhverv).

En del af pengene anvendes til en pulje, som borgere, institutioner, skoler, boligselskaber med videre i det valgte kvarter, kan søge om hjælp til projekter, som gør byen grønnere. Kombineres med mindre faciliteter til bevægelse - bordtennisborde, basketkurve, volley-net, aktivitetskasser med redskaber og så videre. Endelig kan man fra puljen også støtte mindre projekter om urban farming og nyttehaver i byen.

**Eksempler:** I 2011 er midlerne tildelt områdefornyelsen i Sundholmvejskvarteret. I 2012 ville det være en mulighed, at pengene gives til grønne initiativer i forbindelse med områdefornyelsen i Husum, hvor der er behov for at etablere en grøn sammenhængende

sti forbindelse gennem kvarteret med mødesteder i form af storbyhaver og bevægelsesrum, og hvor energicenteret på Voldparkens skole er et væsentligt omdrejningspunkt. Grønne partnerskaber i samarbejde med boligforeninger herunder også Tingbjerg. Udover bevægelse og sundhed er der fokus på biologisk mangfoldighed og lokal afledning af regnvand. I 2013 kunne midlerne gives i forbindelse med den kommende områdefornyelse på Vesterbro, hvor blandt andet områder som Tove Ditlevsens Plads og Liva Weels plads er nævnt som mulige indsatsområder. For de efterfølgende år vil der ligeledes blive udpeget geografiske områder, hvor der er mangel på grønne rekreative arealer.

### De økonomiske konsekvenser

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2012 p/l	2011	2012	2013	2014	2015	*
<i>Anlæg:</i>						
- Forprojektering		500	500	500	500	*
- Udførelse		3.500	11.500	15.500	7.500	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>4.000</b>	<b>12.000</b>	<b>16.000</b>	<b>8.000</b>	
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift		1.000	1.000	1.000	1.000	
-						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>2.000</b>	<b>2.000</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

### Tidsangivelse, anlæg

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet			X			X				X				X		
- Udbud gennemført				X			X				X				X	
- Anlægsbevilling givet				X			X				X				X	
- Opførelse igangsat				X			X				X				X	
- Opførelse afsluttet						X				X				X		
- Facilitet ibrugtaget						X				X				X		

### Risikovurdering i anlægsprojekter

Der vurderes ikke, at være særlige risici i forhold til anlægsprojektet.

### Tidligere afsatte midler

Der er afsat 10 mio. kr. i budget 2011 til samme formål. Budgetønsket er en direkte forlængelse af denne bevilling.

**Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere budgetaftaler:**

<b>1.000 kr. (løbende p/l)</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2009:</i>						
-						
-						
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2010:</i>						
-						
-						
<i>Afsatte midler i budgetaftale 2011:</i>		10.000				
-						
-						
<b>Afsatte midler i alt</b>		<b>10.000</b>				
Heraf forbrugt						





v: Boligsociale helhedsplaner





## **Budgetønske: Boligsociale helhedsplaner (v)**

### **Baggrund**

For at understøtte kommunens politik med at sikre sammenhængskraften i København er den områdebaserede indsats med de boligsociale helhedsplaner et vigtigt redskab. Her arbejder kommunen med at mindske tendenserne med social splittelse og isolation samt at sikre en bedre integration. Der er fokus på mangfoldighed og livskvalitet for alle borgere, og målet er en endnu tryggere, mere mangfoldig og social ansvarlig by.

Som en del af boligforliget i efteråret 2010 uddeler Landsbyggefonden i perioden 2011-2014 årligt 220 mio. kr. på landsplan til boligsociale helhedsplaner i de almene boligafdelinger. Der er et krav om 25 % medfinansiering af helhedsplanerne. De 10 særligt udsatte boligområder<sup>1</sup> i København skal alle have nye boligsociale helhedsplaner, og som udmøntning af Københavns Kommunes nye krav og anbefalinger til nye helhedsplaner forventes derudover 5 store helhedsplaner for eksempel en stor helhedsplan for det samlede Valby.

### **Indhold**

De boligsociale helhedsplaner er indsatser i nogle af byens hårdest ramte områder, og hvor målet er at løfte København og medvirke til at byen får færre udsatte byområder. Ønsket er en fortsat udvikling i de udsatte byområder i København. Det er byområder, hvor udviklingen skal vendes, og som har fået særlig stor fokus som en følge af Regeringens ghettostrategi fra efteråret 2010. Ved kommunal medfinansiering opnås større indflydelse på projekterne, og for Københavns Kommune vil indsatserne i de boligsociale helhedsplaner, være en vigtig del af at løfte de udsatte områder.

Effekt mål: Budgetforslaget skal mindske den tiltagende segregering i de udsatte byområder og etablere positiv udvikling og gøre byen endnu tryggere, mere mangfoldig og social ansvarlig. Udviklingen i de udsatte byområder følges på udvalgte parametre.

### **De økonomiske konsekvenser**

De 15 helhedsplaner vil som minimum kræve bevillinger på 230 mio. kr., hvilket med medfinansiering fra henholdsvis boligorganisationerne (30 mio. kr.) og fra Københavns Kommune (30 mio. kr.) kan lade sig gøre. Det giver en samlet investering på 290 mio. kr.

---

<sup>1</sup> Akacieparken, Aldersrogade, Bispeparken, Blågården, Gadelandet/Husumgård, Hørgården, Lundtoftegade, Mjølnerparken, Sjælør Boulevard, Tingbjerg/Utterslevhuse

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2012 p/l	2011	2012	2013	2014	2015	*
<i>Anlæg: Medfinansieringspulje</i>						
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>15.000</b>	<b>10.000</b>	<b>5.000</b>		
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift						
-						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>						

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

**Tabel 2. Tidsangivelse for driftsaktivitet**

Driftsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Projekt igangsat	X															
- BR-bevilling givet		X			X				X							
- Projekt sat i fuld drift			X			X				X						
- Projekt afsluttet																

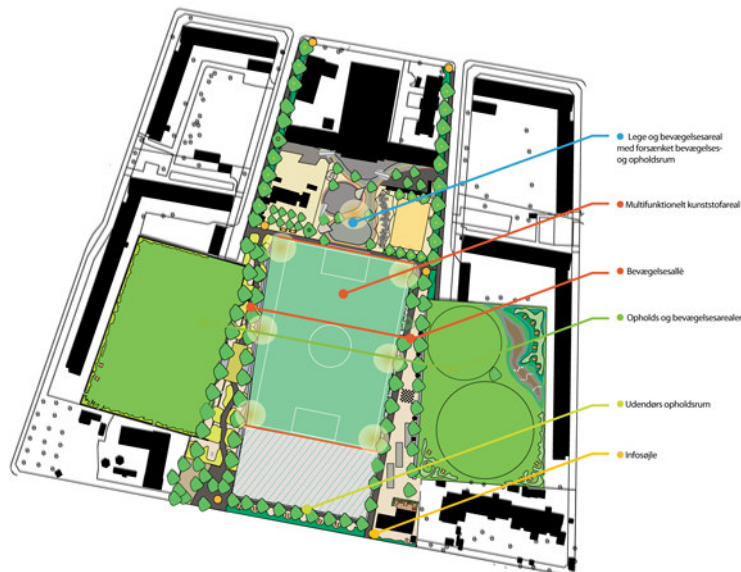
I forhold til hvornår projektet afsluttes har de boligsociale helhedsplaner oftest et fireårigt forløb, og medfinansiering uddeles typisk løbende under projektet, men der kan også gives en større sum over kortere tid.

w: Kunstgræsbaner i Husumparken





## Budgetønske: Kunstgræsbane i Husumparken (w)



### Baggrund

Husumparken er det eneste større grønne aktivitetsrum i Husumbydel. En kunstgræsbane og 2 bevægelsesalléer vil derfor være med til at øge aktivitetsmulighederne i lokalområdet og have en stor effekt på de lokale borgers hverdag.

Flere vil have mulighed for at spille fodbold i Husum Boldklub og Husum Skole, og de omkringliggende fritids- og daginstitutioner vil få større udfoldelsesmuligheder. En renovering af parken vil desuden skabe større herlighedsværdi og aktivitetsmuligheder for beboerne i de omkringliggende boligafdelinger. Renoveringen vil således understøtte målet i 'Miljømetropolen – Vores Vision CPH 2015' om, at københavnere besøger byen rekreative områder dobbelt så ofte som i dag.

Husumparken er i dag en nedslidt park bestående af 3 11-mands fodboldbaner, hvor over 1.000 borgere særligt børn har deres daglige gang. Parken bruges dagligt til skoleidræt, fritidshjemsaktiviteter, og er hjemmebane for Husum Boldklub.

Husumparken er på baggrund af et stort lokalt ønske indskrevet som et kerneprojekt i Kvarterplanen for Områdefornyelse Husum.

### Indhold

Områdefornyelse Husum har i samspil med de lokale interessenter (Husum Boldklub, Husum Skole, institutioner og boligafdelinger) været igennem et længere borgerinddragelsesforløb, hvor alle har kunnet komme med forslag til hvad parken skulle indeholde. På baggrund af dette er der udarbejdet et skitseforslag til parken.

Skitseforslaget foreslår en anlægsfase opdelt i tre etaper, første etape er anlæg af kunstgræsbane og bevægelsesalléer, anden etape er anlæg af boldfæld og boldhave, og tredje etape er anlæg af skole- og bevægelsestov.

Det samlede budget for realisering af skitseforslaget forventes at blive ca. 20 mio. kr. Områdefornyelse Husum vil i løbet af 2011 afdække mulighederne for at tilvejebringe medfinansiering på projektet hos private fonde herunder 4 mio. kr. hos Lokale- og Anlægsfonden samt 4 mio. kr. hos øvrige fonde. Områdefornyelse Husum bidrager selv med 2 mio. kr. til projektet.

Husumparken er i dag fredet, fredningen består i at parken skal bevares som grønt område. Det er Center for Park og Naturs vurdering at anlæg af en kunstgræsbane vil blive godkendt hos Fredningsnævnet, hvis parkens øvrige grønne rum optimeres, herunder anlæg af de to bevægelsesalléer. Derudover at parkens aksiale struktur bevares, hvilket skitseforslaget lægger op til i en moderne fortolkning.

### De økonomiske konsekvenser

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2012 p/l	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Anlæg:</i>					
- Udbud		100			
- Dispositionsforslag		150			
- Projektforslag		100			
- Hovedprojekt		300			
- Udførelse		5.350	4.000		
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>6.000</b>	<b>4.000</b>		
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift af kunstgræsbane			450	450	450
- Vedligehold og drift af to bevægelsesstier			100	100	100
Uforudset pleje (15 %)			50	50	50
Nuværende drift			50	50	50
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>650</b>	<b>650</b>	<b>650</b>

### Fremtidig drift

Det driftsbudget, der i dag er afsat til Husumparken, rækker til at slå græsset 22 gange årligt. Det er derfor uundgåeligt af driftsbudgettet vil stige, ved en renovering af parken. Det udregnede driftsbudget i tabel ,1 angiver et overslag på hvad driften vil stige med ved anlæg af etape 1 kunstgræsbane og 2 bevægelsesstier, og vil være gældende for hvert år når faciliteten er ibrugtaget.

Findes der midler til anlæg af etape 2 og 3, vil driften stige yderligere. Områdefornyelse Husum arbejder med en strategi for involvering af civilsamfundet i driften af parken. Hvilket kan være med til at nedsætte et fremtidigt driftsbudget.



## Tidsangivelse

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2011				2012				2013			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Udbud				X								
- Dispositionsforslag					X							
- Projektforslag						X						
- Hovedprojekt							X					
- Udførelse igangsat								X	X			
- Udførelse afsluttet										X		
- Facilitet ibrugtaget											X	X

### Risikovurdering i anlægsprojekter

Økonomien er estimeret på baggrund af erfaringer fra Kommunens tidligere anlæg af kunstgræsbaner.

I tidsplanen skal der tages forbehold for godkendelse fra fredningsnævnet, samt uforudsete udfordringer omkring anlæg.

### Tidligere afsatte midler

Kultur- og Fritidsforvaltningen fik på Budget 2011 afsat 500.000 kr. til anlæg af kunstgræsbane i Husumparken. Midlerne er efter aftale med Kultur- og Fritidsforvaltningen overført til Områdefornyelse Husum til projektudvikling, og forventes anvendt ved udgangen af 2011.

**Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere budgetaftaler:**

1.000 kr. (løbende p/l)	2010	2011
Afsatte midler i budgetaftale 2009:		
-		
-		
Afsatte midler i budgetaftale 2010:		
-		
-		
Afsatte midler i budgetaftale 2011:		500
-		
-		
<b>Afsatte midler i alt</b>		
Heraf forbrugt		500



x: Udsatte boligområder - medfinansiering af infrastruktur





## **Budgetønske: Udsatte boligområder - medfinansiering af infrastruktur (x)**

### **Baggrund**

Infrastrukturprojekterne skal åbne de udsatte boligområder op mod den øvrige by og sikre sammenhængskraften i København og mindske tendenser mod social splittelse og isolation. Samtidig skal forbindelserne understøtte kommunens politikker og strategier for at sikre grøn vækst og mobilitet. Der skabes attraktive koblinger til de rekreative grønne arealer i de udsatte byområders nærmiljøer, hvorved projekterne også bidrager til opfyldelsen af målet i 'Miljømetropolen – Vores Vision CPH 2015' om, at københavnernes skal kunne gå til et rekreativt område på under 15 minutter.

Landsbyggefonden har afsat en pulje på 150 mio. kr. årligt i perioden 2011-2016 (på landsplan) til investeringer på almen grund som følge af boligforliget efteråret 2010. Boligområder i København har gode muligheder for at få del i disse midler, hvis kommunen parallelt bidrager til at bryde de udsatte boligområders isolation samt løfter forarbejdet med at identificere og beskrive de relevante infrastrukturprojekter.

### **Indhold**

Nedenstående 4 projekter er eksempler, der understøtter strategien for at åbne de udsatte boligområder op gennem investeringer i infrastruktur.

- 1. Mjølnerparken.** Tunnel/passage under banen vil forbinde Mjølnerparken over "DSB arealet ydre Nørrebro" (kommende park) via tunnel til Fyrbødervej til Hareskovrutens videre forløb. Det er muligt at bygge en bro over området. Det vil dog være temmelig fordyrende, da den skal føres i relativ stor højde. Forslaget vil kraftigt forbedre muligheden for at integrere Mjølnerparken for cyklister og fodgængere i forhold til omgivelserne. Pris: Ca. 17 mio. kr.
- 2. Aldersrogade.** Forbindes Aldersrogadeområdet til parken på "DSB arealet ydre Nørrebro" (i eksisterende ubrugt tunnel under Tagensvej) vil dette område få langt bedre adgang til boldbaner og andre aktivitetsmuligheder. Pris: 5-10 mio. kr.  
Det er muligt at bygge en bro over området. Det vil dog være temmelig fordyrende, da den skal føres i relativ stor højde.
- 3. Gadelandet/Husumgård.** Nord-sydgående forbindelse på tværs af Frederikssundsvej vil forbinde området mod syd via grøn korridor til Husum Skole og Husumparken. Mod nord forbindelse til den tidligere Voldparken Skole, de grønne områder ved Vestvolden og Mosen samt Tingbjerg Idrætsplads. Idrætspladsen vil blive åbnet mod omgivelserne. Pris: 5-10 mio. kr.

4. **Bispeparken.** Grønt, kommunalt areal på Bispebjerg vil støtte udviklingen i området. Jacob Lindbergsvej kan indgå i bedre forbindelse for fodgængere og cyklister ud og ind af området. Pris: 3-7 mio. kr.

Priserne, undtagen tunnelloøsningen Mjølnerparken, er alle med forbehold, da der endnu ikke foreligger specifik løsning eller egentlig prisberegning.

I tilknytning til ovennævnte kan overvejes etableret 1-2 "Cykelstationer" med værksted, istandsættelse af cykler, dørtrækbane for børn på tidligere græsplæne og udgangspunkt for cykelundervisning til indvandrere fra lande uden stærk cykelkultur (byggende på de eksisterende gode erfaringer med kurser for indvandrerkvinder). Pris 1-2 mio. kr. per stk.

Effekt målet: Den tiltagende segregering i de udsatte byområder mindskes og positiv udvikling etableres og sammenhængskraften med den øvrige by styrkes. Udviklingen i de udsatte byområder følges på udvalgte parametre.

#### De økonomiske konsekvenser

Landsbyggefondens pulje på 150 mio. kr. årligt i perioden 2011-2016 (på landsplan) gives til investeringer på almen matrikel. Den kommunale pulje til infrastruktur skal sikre, at projekterne kan medfinansieres og at der kan skabes gode infrastrukturløsninger på kommunal grund i forbindelse med almene områder.

#### Tabel til udgifter til driftsaktivitet

Ikke afklaret pt. Forventes at være beskedent. Anslået: 0,1 mio. kr. årligt per cykelstation. Se også note 1.

**Tabel 1 Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2012 p/l	2011	2012	2013	2014	2015	*
<i>Anlæg: Alle 4 projekter</i>						
- Forprojektering		2.000				*
- Anlæg			20.000	15.000		
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>2.000</b>	<b>20.000</b>	<b>15.000</b>		
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift				500	1.000	
-						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>500</b>	<b>1.000</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

## Tidsangivelse - groft skøn

**Tabel 2 Tidsangivelse for anlægsprojekt**

Anlægsaktivitet, Tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet				X												
- Udbud gennemført					x	X										
- Anlægsbevilling givet					X	x										
- Opførelse igangsat						x	X									
- Opførelse afsluttet									x	x	X					
- Facilitet ibrugtaget									x	x	x					

### Risikovurdering i anlægsprojekter

Generel kommentar: Risikoen i forbindelse med projekterne anslås til middel. Der er tale om mange, men som hovedregel ikke komplicerede projekter. Derfor store krav til forvaltningens eksekveringstempo samt samarbejde med andre parter, for eksempel er en del af projekterne afhængige af Politiets godkendelse og et tæt samspil med de almene boligorganisationer.

Enkelte dele af pakken indeholder udviklingslementer. Her vil der være større usikkerhed som minimum indtil for-projektering og afklaring af myndighedskrav er gennemført, det gælder bl.a. projekter vedr. cykling mod ensretning og IT i cyklen projekter.

### Flere forvaltninger/udvalg

Formentlig vil det være et rent TMF projekt

### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler til investeringer i infrastruktur på almen matrikel i et samspil mellem de almene boligorganisationer og Københavns Kommune. Investeringer i infrastruktur kendes fra tidligere kvarterløft/områdefornyelsesprojekter, hvor projekterne med succes har hjulpet udsatte områder ind i en bymæssig kontekst igen.





y: Digitalisering af byggesagsbehandlingen





## **Budgetønske: Digitalisering af byggesagsbehandlingen (y)**

### **Baggrund**

I Københavns Kommunes budget for 2010 fremgår det, at København skal være frontløber i udviklingen af attraktiv digital borgerservice og i indretningen af borgerbetjeningen efter københavnernes behov.

Digitalisering af byggesagsbehandlingen er et stort skridt på vejen mod opfyldelsen af dette mål, da det giver borgeren mulighed for at planlægge sin byggesag uafhængigt af kommunens åbningstider, samtidig med at sagsbehandlingstiden for byggesager forkortes.

Erhvervs- og Byggestyrelsen er i samarbejde med Kommunernes Landsforening og 6 kommuner (Aarhus, Gentofte, Gladsaxe, Lyngby-Taarbæk, Rudersdal og Vejle) ved at gennemføre et pilotprojekt om Digitalisering af Offentlig Byggesagsbehandling, der skal demonstrere, hvordan en byggesag kan gennemføres med digitale data. Projektet skal ligeledes vise, i hvilket omfang brugen af digitale data sparer offentlige og private ressourcer og forbedrer kvaliteten i sagsbehandlingen. Hidtil har der været fokuseret på den digitale ansøgningsproces.

Digitalisering af byggesagsbehandlingen er aktuelt i mange af landets kommuner, og omkring halvdelen af kommunerne har taget de første spadestik ved at scanne deres byggesagsarkiver. Det gælder blandt andet Frederiksberg, Viborg og Silkeborg, mens andre kommuner er lige på trapperne for eksempel Hjørring, der har budgetteret med scanning af byggesagsarkivet over de kommende 3 år.

KOMBIT A/S har netop påbegyndt arbejdet med at udvikle et it-system, der kan håndtere en digital ansøgning om byggetilladelse, som skal være færdigt i 2012. It-systemet er en del af KL's digitale strategi, der blev vedtaget ultimo 2010.

Center for Byggeri i Teknik- og Miljøforvaltningen er i øjeblikket ved at gennemføre et forprojekt om digital byggesagsbehandling med en anlægsbevilling på 1,5. mio. kr. Dette projekt har til formål at kvalificere nærværende budgetønske. Projektet afsluttes i 2011.

### **Indhold**

TMF vil med denne bevilling igangsætte:

1. Scanning af byggesagsarkivet.
2. Digitalisering af byggesagsbehandlingen.

#### *1. Scanning af byggesagsarkivet*

En af forudsætningerne for at kunne digitalisere byggesagsbehandlingen fuldstændigt er, at byggesagsarkivet scannes, og at byggesagsbehandlerne dermed kan tilgå alt relevant materiale i forhold til en byggesag digitalt, og ikke fysisk skal fremfinde sagerne i

arkivet. Samtidig giver scanning af byggesagsarkivet borgerne i kommunen såvel som professionelle aktører, mulighed for til enhver tid at få et overblik over afsluttede byggesager på deres ejendom uden at skulle være afhængig af åbnings- og ventetider. Scanning af byggesagsarkivet medfører, at der ikke skal bruges ressourcer på at vedligeholde et fysisk arkiv.

## *2. Digitalisering af byggesagsbehandlingen*

Den digitale sagsbehandling omhandler byggesagsprocessen, fra kommunen modtager en ansøgning om byggearbejde, til sagen er afsluttet og arkiveret.

Ved digitalisering af byggesagsprocessen bliver sagsbehandlingen hurtigere og mere effektiv, da sagsbehandleren kan behandle sager direkte på skærmen uden at være afhængig af, at sagen først skal printes og fordeles eller fremfindes i arkivet. Ydermere vil der være en stor fordel for erfarne brugere, der er vant til at behandle materiale fra arkivet i deres arbejde med at lave byggeansøgninger ved, at en digital afgang til arkivet vil gøre at arbejdet kan tilgås decentralt. Hvis materialet kan hentes ind i tegneprogrammer, kan der tegnes direkte videre på de eksisterende tegninger, hvilket også gavner effektiviteten ude i virksomhederne, og medfører vækst i det københavnske erhvervsliv.

Sagsbehandlingen effektiviseres yderligere ved, at en fuld digital løsning giver mulighed for at trække data fra en række offentlige registre, der i dag delvist kommunikerer digitalt. I forbindelse med hver byggesag bruges i dag tid på at fremfinde oplysninger, der er relevante for byggesagen, at modtage og arkivere sagen samt opdatering af diverse registre. Digitalisering af byggesagsbehandlingen vil betyde, at disse arbejdsfunktioner i store træk vil falde bort eller blive reduceret markant.

En stor del af det materiale, der modtages i dag, er mangelfuldt, og kræver, at ansøger kontaktes med henblik på at sende supplerende materiale. Med en digital ansøgningsløsning er der mulighed for at lave en godkendelsesprocedure, der sikrer, at ansøgningen om byggearbejde først kan indsendes, når den er fyldestgørende. Det vil medføre en kortere proces fra borgerens afsendelse af byggeansøgning, til selve behandlingen af byggesagen påbegyndes. At kvaliteten af ansøgningsmaterialet er højere vil lette sagsbehandlingen og i sidste ende give kortere sagsbehandlingstider.

En digital byggesagsbehandling vil gøre det muligt at indføre en "følg-din-sag"-funktion, så ansøgerne hele tiden kan følge med i, hvor langt sagen er i systemet, og hvad den forventede restsagsbehandlingstid er. Dermed kan ansøgeren tilrettelægge arbejdet bedre, ligesom det sandsynligvis vil medføre markant færre telefonopkald til kommunen med spørgsmål til sagens fremdrift.

Forprojektering af digital byggesagsbehandling, med henblik på at få afdækket finansieringsbehov og langsigtede fordele, er under udarbejdelse.

## De økonomiske konsekvenser

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

<b>1.000 kr. – 2012 p/l</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<i>Anlæg:</i>				
Scanning af byggesagsarkivet	5.000	25.000	25.000	25.000
Digitalisering af byggesagsbehandlingen	2.000	6.000	6.000	6.000
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>7.000</b>	<b>31.000</b>	<b>31.000</b>	<b>31.000</b>
<i>Afledte serviceudgifter:</i>				
- Vedligehold og drift		1.800	1.800	1.800
-				
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>1.800</b>	<b>1.800</b>	<b>1.800</b>

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2011 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

<b>Anlægsaktivitet, tidsangivelse</b>	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet	X															
- Udbud gennemført			X													
- Anlægsbevilling givet	X															
- Opførelse igangsat				X												
- Opførelse afsluttet															X	
- Facilitet ibrugtaget																X

## Risikovurdering i anlægsprojekter

1. Resultaterne af forprojektet kan have indflydelse på såvel projektets økonomi som dets tidsplan. Forprojektet forventes afsluttet i 2011.



z: Fodgængerindsatser







## **Budgetønske: Fodgængerindsatser (z)**

### **Baggrund**

Borgerrepræsentationen forventes i løbet af 2011 at vedtage den første fodgængerstrategi for København. Målet er at få flere til at gå mere til gavn for bylivet, sundheden og miljøet.

En fodgængerpakke skal bruges til at realisere mange af de forslag, der indkommer igennem den offentlige høring af fodgængerstrategien, som foretages gennem Lokaludvalgene i foråret 2011. Høringen har fokus på netop konkrete forbedringer i de enkelte bydele. Et særligt tema er kollektive trafikterminaler og stationer.

Initiativet supplerer således de forbedringer for fodgængere, som bliver skabt gennem store projekter som Nørreport, Nørrebrogade og de nye metro forpladser, ligesom det også suppleres af en særlig fokus på fodgængere i "Fremtidens Veje" og skolevejsprojektet.

### **Indhold**

En fodgængerpakke skal hjælpe til, at København kan nå målene i Metropol for Mennesker: Flere går mere. Herunder en stigning i fodgængertrafikken i København til gavn for sundheden, miljøet og bylivet. Indsatserne vil også understøtte målene i 'Miljømetropolen – Vores Vision CPH 2015' om større nærhed til og øget brug af byens rekreative områder.

Konkrete indsatser kan typisk være:

- Sammenhængende fodgængerruter ved etablering af genvej og missing links.
- Forbedret tryghed gennem bedre belysning.
- Fodgængerskiltning til udvalgte fodgænger mål med inspiration fra London.
- Forbedret sikkerhed og tryghed ved bedre krydsningsmuligheder.
- Forbedrede fodgænger adgang til særlige destinationer i bydelene, institutioner, offentlig service, parker, legepladser mv.

## De økonomiske konsekvenser

**Table 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2012 p/l	2011	2012	2013	2014	2015	*
<i>Anlæg:</i>						
- Forprojektering		500	500	500		*
- Anlæg		4.500	9.500	9.500		
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>5.000</b>	<b>10.000</b>	<b>10.000</b>		
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift						
-						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>						

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2012 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

## Tidsangivelse

**Table 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet	X	X	X	X	X	X	X	X								
- Udbud gennemført				X				X								
- Anlægsbevilling givet				X				X								
- anlæg igangsat				X	X	X	X	X	X	X	X	X				
- anlæg afsluttet												X				
- Faciliteterne ibrugtaget						X	X	X	X	X	X	X				

Da der er tale om en pakke af flere anlægsprojekter, vil de enkelte projekter blive igangsat og afsluttet løbende, som det kendes fra skolevejsprojekter og cykelpakkerne.

## Risikovurdering i anlægsprojekter

### Flere forvaltninger/udvalg

#### Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsat midler specifikt til forbedring af fodgængeres forhold.

aa: Flexibelt gaderum





## **Budgetønske: Fleksible gaderum (aa)**

### **Baggrund**

Grøn Mobilitet og Grøn Vækst kan gå hånd i hånd. Særligt kan København lægge sig i front i forhold til at afprøve innovative, grønne transportløsninger i 1:1. Projektet udføres med invitation til partnerskaber med firmaer, der ville kunne udnytte erfaringerne forretningsmæssigt.

### **Indhold**

Det foreslås at ombygge f.eks. Frederiksborggade til et mere fleksibelt gaderum, hvor der er mulighed for at benytte gaderummet på forskellige måder i løbet af dagen, ugen og året.

Frederiksborggade foreslås, da her er mulighed for at skabe en unik sammenhæng med Ny Nørreport med Torvehallerne og med Nørrebrogade.

Frederiksborggade nyindrettes med fleksible zoner, hvor der er bedre muligheder for at disponere "kampen om gaderummet" i forhold til forskellige behov henover døgnet og årtiderne. Det kan være bustrafik i myldretiden, varelevering om formiddagen, vareudstilling og arrangementer på helt tredje tidspunkter.

Det fleksible gaderum stiller helt nye krav til variabel vejafmærkning og indretning af gaderum. Nye innovative ITS-løsninger vil være oplagte at udvikle i samarbejde med interesserede parter i branchen og forskningsmiljøer.

### **De økonomiske konsekvenser**

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

<b>1.000 kr. – 2012 p/l</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>*</b>
<i>Anlæg:</i>						
- Udvikling og forprojektering		3.000	2.000			*
- Anlæg			3.000	12.000		
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>3.000</b>	<b>5.000</b>	<b>12.000</b>		
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift			250	250	250	
-						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>250</b>	<b>250</b>	<b>250</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2012 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

## Tidsangivelse

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Udvikling og konceptudvikling	X	X	X	X												
- Forprojektering afsluttet				X	X	X										
- Udbud gennemført						X	X									
- Anlægsbevilling givet							X									
- Opførelse igangsat								X								
- Opførelse afsluttet												X				
- Facilitet ibrugtaget												X				

### Risikovurdering i anlægsprojekter

Der er tale om innovative løsninger, hvorfor den konkrete løsning og den samlede økonomi er usikker. Nye (IT-) teknologier vil ofte være dyrere at anlægge og drive end traditionelle løsninger. En væsentlig del af udviklingsfasen består i at skabe det rette kompromis mellem innovation og robusthed.

ab: Gågade i Lille- og Store Strandstæde







## **Budgetønske: Gågade i Lille - og Store Strandstræde (ab)**

### **Baggrund**

I forbindelse med at Kommunen gav byggetilladelse til indretning af en natklub i Store Strandstræde 14/ Nyhavn 11, besluttede Borgerrepræsentationen, at Teknik- og Miljøforvaltningen skulle fremlægge en trafikal løsning, der ville være med til at begrænse gener fra den trafik af taxaer med videre, som natklubben kunne risikere at påføre området i og omkring Store Strandstræde. Teknik- og Miljøudvalget blev præsenteret for et antal løsninger på problemet med trafikstøjen. En af disse løsninger var etablering af gågade i St. Strandstræde. I tilknytning til sagens behandling i udvalget fremsatte TMU et ønske om, at der blev udarbejdet et budgetønske om etablering af gågade i Ll. - og St. Strandstræde. Det skal bemærkes, at nogle beboere i området tidligere har tilkendegivet, at det ikke er en løsning, de vil støtte.

### **Indhold**

Lille - og Store Strandstræde ændres til gågade. Det betyder, at gaderne sammen med Nyhavn vil udgøre et samlet gågade-område. Derfor anlægges gågaderne også med samme belægning, der i dag anvendes i Nyhavn. Denne løsning vil skabe et fodgængervenligt område, hvor byens borgere/brugere har lyst til at opholde sig, og samtidig vil det bliver muligt for gadens butikker at bruge gadearealet i langt større omfang end i dag.

### **De økonomiske konsekvenser**

De samlede omkostninger for etablering af gågade i Lille- og Store Strandstræde vil udgøre 14,6 mio. kr. Heraf falder 12 mio. kr. i 2013. Det vurderes ikke, at anlæggelse af gågade i Lille - og Store Strandstræde medfører yderligere udgifter til drift og vedligehold i forhold til det, der allerede anvendes i dag.

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

<b>1.000 kr. – 2012 p/l</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<i>Anlæg:</i>	0	2.000	12.000	600	0
-					
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>0</b>	<b>2.000</b>	<b>12.000</b>	<b>600</b>	<b>0</b>
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift	0	0	0	0	0
-					
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### **Tidsangivelse**

Som det fremgår af tabel 2 forventes forprojekteringen afsluttet i sidste kvartal 2012. Udbuddet kan efterfølgende ske i 1. kvartal 2013,

og selve projektet forventes at kunne påbegyndes i 2. kvartal 2013.  
 Projektet forventes afsluttet i 1. kvartal 2014.

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Forprojektering afsluttet				X												
- Udbud gennemført					X											
- Anlægsbevilling givet					X											
- Opførelse igangsat						X										
- Opførelse afsluttet									X							
- Facilitet ibrugtaget									X							

ac: Sikre skoleveje





## **Budgetønske: Sikre Skoleveje (ac)**

### **Baggrund**

Sikre Skoleveje har kapacitet og kompetencer til at fortsætte det eksisterende arbejde med Sikre Skoleveje i samme høje tempo, såfremt anlægsrammen øges.

Formålet med de tidligere afsatte midler til Sikre Skoleveje er at gøre de københavnske skolebørn til sikre, trygge og kompetente trafikanter og at give børnene - som udgør 20 % af byens befolkning - mulighed for at deltage som væsentlige aktører i byens grønne mobilitet.

### **Indhold**

Programmets fokus kan udvides til i højere grad end i dag at omfatte byens mange institutioner og førskolebørnene samt et nyt fokus på trafikdæmpning ved byens idrætsfaciliteter.

Indsatsen skal fortsat gennemføres med en meget kort eksekveringstid fra den første kontakt med børnene, skoler og forældre, til anlægget er i jorden. Samtidig er trafiksikringen understøttet af adfærdspåvirkning og færdselsundervisning på skolerne.

En ny bevilling vil gøre forvaltningen i stand til at etablere et samarbejde med samtlige 116 skoler i byen samt en indsats rettet mod institutioner, som i de kommende år skal udbygges massivt pga. befolkningstilvæksten i København og en indsats rettet mod byens idrætsfaciliteter. Dette betyder anlæg af sikkerheds- og tryghedsfremmende foranstaltninger omkring skolerne, institutioner og idrætsanlæg støttet op af færdselsundervisning, adfærdspåvirkning gennem kampagner og kommunikation samt udarbejdelse af trafikpolitik på de involverede skoler.

Forvaltningen vil således også i de kommende år være i stand til at understøtte skolesammenlægninger og nybyggerier, hvor trafikken traditionelt spiller en væsentlig rolle ift. børn og forældres oplevelse af tryghed og sikkerhed på skolevejen.

### **De økonomiske konsekvenser**

Forvaltningen vil kunne håndtere et varigt anlægsrammeløft på 15. mio. kr. årligt.

Teknik- og Miljøforvaltningens opgaver i forbindelse med de nye skolesammenlægninger på Amager forventes finansieret ved en ny anlægsbevilling i henhold til ”Disponering af TMUs ledige anlægsmidler (2011-36611)”, og er derfor ikke indeholdt i ovenstående.

### Tabel 1. Serviceudgifter

Der er tale om et varigt anlægsrammeløft og ikke en serviceudgift.

### Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2012 p/l	2012	2013	2014	2015
Anlæg:	15.000	15.000	15.000	15.000
-				
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>15.000</b>	<b>15.000</b>	<b>15.000</b>	<b>15.000</b>
Afledte serviceudgifter:				
- Vedligehold og drift	0	0	0	0
-				
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Tidsangivelse

Der ønskes et varigt anlægsrammeløft på 15 mio. kr. fra 2012 og frem.

### Tabel 2. Tidsangivelse for driftsaktivitet

Driftsaktivitet, tidsangivelse	2012				2013				2014				2015			
	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
- Projekt igangsat	X	X														
- BR-bevilling givet	X															
- Projekt sat i fuld drift			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
- Projekt afsluttet																

### Risikovurdering i anlægsprojekter

Aktiviteten har været placeret i program Sikre Skoleveje siden 2009.

Der er derfor tale om kendt funktionalitet og processer og ukomplicerede anlægsprojekter.

### Flere forvaltninger/udvalg

Program Sikre Skoleveje har et tæt samarbejde med Børne- og Ungdomsforvaltningen, der både er repræsenteret i programmets styregruppe og i selve programgruppen.

### Tidligere afsatte midler

Der er afsat 50 mio. kr. (2008 p/l) i Budget 2008 til Sikre Skoleveje 2009-12. Programmet forventer at have brugt denne bevilling ved udgangen af 2012, men har allerede nu disponeret samtlige af de af programmets midler, der er afsat til færdigselsdæmpende anlæg.