

1.7 Budgetnotater

Budgetnotater

1. Justering af byggesagsgebyrer og effektivisering af byggesagsbehandling
2. Centralisering af byggesagsbehandling
- 3.1 TMU-beslutninger der forudsætter finansiering I budget 2012
- 3.2 TMU-beslutninger 2010 - øgede driftudgifter holdt inden for rammen
- 3.3 TMU-beslutninger 2011 - øgede driftudgifter holdt inden for rammen
4. Klimaplan
5. Klimatilpasningsplan
6. Krydstogtterminal Nordhavnen
7. Toftegårdsplads
8. Bropolitikken
9. Grønnere udbygningsaftaler
10. Budgetpres på byfornyelsesområdet - områdefornyelse
11. Behandling af altansager
12. Vintertjenesten

1. Justering af byggesagsgebyrer og effektivisering af byggesagsbehandling

Forvaltning	Teknik- og Miljøforvaltningen
Forslag	Justering af byggesagsgebyrer og effektivisering af byggesagsbehandlingen
Styringsområde, bevilling	Ordinær drift

Tabel 1. Notatets samlede økonomiske konsekvenser

1.000 kr. 2012 p/l	Funktion(er)	2012	2013	2014	2015
Driftseffektivisering					
Indtægtsforøgelse – scenarie A	6.45.51.1	-0,829	-0,829	-0,829	-0,829
Indtægtsforøgelse – scenarie A+B	6.45.51.1	-3,252	-3,252	-3,252	-3,252
Indtægtsforøgelse – scenarie A+C	6.45.51.1	-3,767	-3,767	-3,767	-3,767
Indtægtsforøgelse – scenarie A+D	6.45.51.1	-7,694	-7,694	-7,694	-7,694
Driftsomkostninger ved ny løsning (varig driftsudgift)					
Implementerings-/driftsomkostninger					
Anlægsinvestering					
Driftsudgifter til implementering (midlertidig driftsudgift)					
Samlet nettoændring					
Samlet driftsændring	6.45.51.1	Afhænger af scenarie	Afhænger af scenarie	Afhænger af scenarie	Afhænger af scenarie
Samlet anlægsændring					
Personalemæssige konsekvenser (ÅV)					

Note: Besparelser/mindreudgifter angives med negativt fortegn

Baggrunden for notatet

I de områder i CBG, hvor der udføres teknisk, juridisk og administrativ byggesagsbehandling, er der 120 årsværk.

Kommunen tager et gebyr for behandling af byggesager.

Det konstateres i nærværende notat:

1. at kommunen i forhold til andre kommuner i mange tilfælde har et lavt gebyrniveau og
2. at kommunens gebyrniveau er væsentligt under omkostningsniveauet.

Byggesagsgebyrerne kan således i højere grad afspejle de faktiske samlede udgifter ved at foretage byggesagsbehandling i kommunen. Der lægges på denne baggrund op til en højere grad af brugerfinansiering på området.

Justering af byggesagsgebyrer*Gebyrer i København*

Siden 1. april 2009 har det været lovpligtigt at opdele byggesagsgebyrer i 5 bygningskategorier, således at der ikke inden for hver kategori må opkræves mere, end der er af direkte, indirekte og komplementære udgifter. Bygningskategorierne gælder både for byggesager, hvortil der kræves byggetilladelse, og for byggesager, hvor byggearbejdet blot skal anmeldes. Der er anmeldelsessager i alle 5 bygningskategorier.

De 5 bygningskategorier og Københavns Kommunes gebyrer er følgende:

Bygningskategori	Beskrivelse	Gebyr Københavns Kommune 1.1.2011
1.	Simple konstruktioner (garager, carporte, udhuse og lignende mindre bebyggelser)	325 kr.
2.A	Enfamilieshus (fritliggende og sammenbyggede bygninger med lodret lejlighedsskel)	1.094 kr.
2.B	Tilbygning til enfamilieshus (fritliggende og sammenbyggede bygninger med lodret lejlighedsskel)	543 kr.
3.	Industri-, lager- og landbrugsbygninger (Industri- og lagerbebyggelse samt jordbrugserhvervets avls- og driftsbygninger af begrænset kompleksitet)	325 kr.
4.	Andre faste konstruktioner (antenner, master, skiltning, minivindmøller, tribuner, legepladsredskaber, facadeskilte, udhængsskilte, fritstående skiltning (pyloner) og udendørs anlæg til opbevaring af husdyrgødning, korn og foder samt befæstede pladser)	325 kr.
5.A	Øvrige erhvervsbyggerier (butikker, supermarkeder, kontorbygninger, sundhedsklinikker, hoteller, restauranter, biografer, teatre, udstillingsbygninger, biblioteker, museer, kirker, børneinstitutioner, skoler, idrætsanlæg mv.)	1,25 pct. af byggeomk., mindst 325 kr.
5.B	Øvrige boligbyggerier (boligbebyggelser med vandret lejlighedsskel mv.)	0,75 pct. af byggeomk., mindst 325 kr.

Nedenfor ses antal sager i de enkelte kategorier. Det ses, at langt den største sagsmængde er i kategori 5 - øvrige erhvervs- og boligbyggerier.

Bygningskategorier	Antal sager opregnet ud fra status jan., febr. 2011
	i alt
Kategori 1 simple konstruktioner	333
Kategori 2 enfamiliehuse og tilbygninger	555
Kategori 3 industri- lager og landbrugsbygninger	3
Kategori 4 andre faste konstruktioner	158
Kategori 5 øvr erhvervs- og boligbyggerier	8.583
Samlet	9.632

Gebyrer i andre kommuner

Københavns Kommunes gebyrniveau for byggesager har i en periode ligget på et relativt lavt niveau set i forhold til andre kommuner. I forbindelse med forvaltningens effektiviseringsanalyse til budget 2011 blev byggesagsgebyrerne gennemgået for at undersøge, om der var behov for justering af byggesagsgebyrerne i opadgående retning. Analysen viste, at der kunne opkræves ekstra ca. 3,6 mio. kr. ved at hæve byggesagsgebyrerne.

Gebyrerne kan ikke hæves på øvrige erhvervs- og boligbyggerier (bygningsskategorie 5), da der allerede er brugerfinansiering svarende til den omkostning kommunen har ved byggesagsbehandlingen. Derfor behandles gebyrniveauet for kategori 5 ikke yderligere i dette notat.

I det følgende gennemgås Københavns Kommunes gebyrniveau.

Bygningskategori 1 – Simple konstruktioner (garager, carporte og skure).

I nedenstående tabel vises Københavns Kommunes omegnskommuners gebyrniveau for kategori 1, som det er opgjort af Erhvervs- og Byggestyrelsen i 2009.

Omegns-kommuner Byggesags-gebyrer	Kategori 1 Eksempel: Garage 20-46m ² 2009*
Ballerup	kr 690
Brøndby	kr 1.000
Dragør	kr 895
Frederiksberg	kr 324
Gentofte	kr 1.500
Gladsaxe	kr 3.100
Glostrup	kr 1.100
Herlev	kr 733
Hvidovre	kr 1.800
Høje-Taastrup	kr 540
Rødovre	kr 800
Tårnby	kr 775
Gennemsnit omegns- kommuner	kr 1.105
Gennemsnit landet incl. KBH***	kr 1.114
*Kilde: Erhvervs- og Byggestyrelsen	
***Frem til i dag er der prisstigninger på mere end 10% ift. 2009	

I Bygningskategori 1 - Simple konstruktioner (garager, carporte m.v.) ses væsentlige udsving i prisniveauet blandt kommuner som omkranser Københavns Kommune.

Det spænder fra Gladsaxe på 3.100 kr. til Frederiksberg, som i 2009 lå på samme niveau som Københavns Kommune aktuelle niveau på 325 kr. Frederiksberg har siden hævet gebyret til 1.505 kr.

Aarhus, Odense, Aalborg, Esbjerg og Randers kommuners gebyrer for behandling af simple konstruktioner (garager, carporte m.v.) ligger fra 1357 kr. til 2653 kr. og er i mange tilfælde opgjort efter m². *Københavns Kommunes gebyr er 325 kr. og ligger på laveste niveau.*

Bygningskategori 2 – Enfamiliehuse.

I nedenstående tabel vises Københavns Kommunes omegnskommuners gebyrniveau, som det er opgjort af Erhvervs- og Byggestyrelsen i 2009. Kategorien omfatter nyopførelser af enfamiliehuse samt tilbygninger.

Omegnskommuner Byggesagsgebyrer	Kategori 2 Eksempel: Enfamiliehus 150-345m² 2009*
Ballerup	kr 2.000
Brøndby	kr 2.000
Dragør	kr 1.895
Frederiksberg	kr 931
Gentofte	kr 11.250
Gladsaxe	kr 8.850
Glostrup	kr 2.200
Hørlev	kr 2.140
Hvidovre	kr 3.500
Høje-Taastrup	kr 6.496
Rødovre	kr 7.500
Tårnby	kr 1.825
Gennemsnit omegnskommuner	kr 4.216
Gennemsnit landet incl. KBH***	kr 4.322
*Kilde: Erhvervs- og Byggestyrelsen	
***Frem til i dag er der prisstigninger på mere end 10% ift. 2009	

Det ses, at der er store udsving i gebyrniveauet fra det laveste niveau Frederiksberg på 931 kr. til den dyreste Gentofte med 11.250 kr. Gennemsnitligt lå gebyrniveauet i disse kommuner på 4.216 i 2009. Der er siden sket stigninger. Frederiksberg Kommune har således hævet gebyret til 3.390, Hvidovre har hævet niveauet til 5.000 kr. og Høje Taastrup til 7.150 kr.

Lands gennemsnittet for behandling af et énfamiliehus er fra 2009 til 2010 er steget fra 4.322 kr. til 5.125 kr.

Københavns Kommunes gebyr er 1094 kr. for nybygning af enfamiliehuse.

Kommunens niveau ligger væsentligt under de omkringliggende kommuner og under lands gennemsnittet.

Bygningskategori 2 indeholder endvidere tilbygninger til enfamiliehuse. Også her er der store forskelle i gebyrniveauet mellem kommunerne. Gentoftes og Frederiksberg Kommunes gebyrer er omkring 1.500 kr. for tilbygninger der bare skal anmeldes, og minimum 2-3.400 kr. hvis der kræves byggetilladelse.

Københavns Kommunes gebyr er 543 kr. for en byggetilladelse til tilbygning: Er det kun nødvendigt med en anmeldelse er prisen herfor som i de andre kategorier - 325 kr.

Kommunens gebyrer for tilbygninger er således blandt de billigste.

Bygningskategori 3 og 4. Industri-, lager- og landbrugsbygninger samt andre faste konstruktioner.

Det er vanskeligt, at sammenligne og opgøre et landsgennemsnit på disse meget forskellige byggerier. Man kan dog med forbehold sammenligne typiske byggerier inden for kategorierne.

Omegns-kommuner Byggesagsgebyrer	Kategori 3 Eksempel: Lagerhal på 750m²/3000m³ 2010**	Kategori 3 Eksempel: Fabriksbygning 5000-23700m² 2009*
Ballerup	kr 12.000	kr 189.600
Brøndby	kr 7.500	kr 90.000
Dragør	kr 20.250	kr 117.000
Frederiksberg	kr 120.000	kr 745.000
Gentofte	kr 56.250	kr 375.000
Gladsaxe	kr 44.250	kr 227.000
Glostrup	kr 11.625	kr 250.000
Herlev	kr 28.500	kr 216.855
Hvidovre	kr 12.000	kr 402.900
Høje-Taastrup	kr 15.000	kr 111.000
Rødovre	kr 37.500	kr 150.000
Tårnby	kr 20.063	kr 296.250
Gennemsnit omegns-kommuner	kr 32.078	kr 264.217
Gennemsnit landet incl. KBH***	kr 20.670	kr 171.646
*Kilde: Erhvervs- og Byggestyrelsen		
**Kilde: Dansk Byggeri		

Bygningskategori 3 (Industri-, lager- og landbrugsbygninger). Tabellen viser hvor stor varians der er i gebyret – både mellem forskellige byggerityper, men også mellem kommuner for samme byggeritype. Det ses, at bygning af lagerhal gebyrsættes væsentligt lavere end opførelse af en fabriksbygning – dette er begrundet i at byggeri af en lagerhal, typisk er en mindre kompleks problemstilling end en fabriksbygning. Det ses også, at kommunerne omkring Københavns Kommune for et en lagerhal på ca. 750 m² ligger på et niveau svingende fra 7.500 kr. i Brøndby til 120.000 kr. i Frederiksberg. Fabriksbyggeri gebyrsættes også meget forskelligt, men her kan meget store forskelle mellem de enkelte byggerier have betydning for opgørelsen.

Dansk Byggeri har opgjort at kommunerne i gennemsnit tager godt 20.000 kr. for behandling af en lagerhal. Der er næsten ingen af disse sager i Københavns Kommune, omkring 3-5 sager på et år.

Københavns Kommunes gebyr, er på 325 kr. og ligger i særklasse lavt for denne type byggeri.

Bygningskategori 4 (Andre faste konstruktioner: Antenner, master, skiltning, minivindmøller, tribuner, legepladsredskaber, facadeskilte). For disse installationer er gebyrniveauet yderst varieret f.eks. differentieret efter type – gebyrniveauet svinger fra omkring

1.000 kr. til f.eks. 10.000 kr. for visse konstruktioner.

Det kan slås fast, at også i kategori 4 er Københavns Kommunes gebyrniveau på 325 kr. lavt.

Bygningskategori 5. Øvrigt erhvervs- og boligbyggeri.

Denne kategori omfatter eksempelvis butikker, supermarkeder, kontorbygninger, sundhedsklinikker, hoteller, restauranter, biografteatre, udstillingsbygninger, biblioteker, museer, kirker, børneinstitutioner, skoler, idrætsanlæg og boligbebyggelser.

I Københavns Kommune stammer ca. 90% af sagerne og en tilsvarende andel af indtægterne fra denne kategori. Gebyrniveauet pr. sag afhænger af byggeriets omkostninger, men der er et minimumsgebyr på 325 kr. parallelt med kategori 1, 3 og 4. Da der specielt i Københavns Kommune er meget store og dyre byggerier kan gebyret på et enkelt byggeri indbringe adskillige millioner.

Kommunen har i kategori 5 balance mellem udgifter og indtægter, hvorfor man ikke kan regne med at kunne indkassere et provenu ved at hæve gebyret i kategorien.

Kommunens mindstepris i denne kategori er som nævnt 325 kr. Hæver kommunen den laveste gebyr i alle øvrige kategorier vil bør man overveje, at hæve det i denne kategori tilsvarende. Gør man det kan det betyde, at kommunen samtidig må justere lidt nedad på den procentsats af byggeriernes omkostninger, der tages i gebyr. Dette skyldes, at den samlede indtægt inden for hver enkelt kategori, ikke må overstige udgifterne.

Omkostninger ved byggesagsbehandlingen i Københavns Kommune.

Forvaltningen har opgjort nettotidsforbruget (den reelle/aktive arbejdstid frataget al ventetid o.l.) på sagerne i januar og februar 2011. Denne opgørelse giver anledning til at opdele sagerne i 2 grupper – lette sager, som afgøres på byggemødet og svære sager, der kræver yderligere sagsbehandling.

1. *Lette sager.* Det er sager der kan afgøres på byggemødet. Disse sager tager typisk i alt 6 timer. Forvaltningen har en omkostning på disse sager svarende til ca. 2.500 kr.

2. *Svære sager.* Svære sager er de sager som ikke kan færdigbehandles på byggemødet. Disse sager tager typisk netto 27 timer at behandle, forvaltningens omkostning herved er ca. 11.400 kr.

Nedenfor ses et skøn over fordelingen af lette og svære sager inden for de 5 bygningskategorier.

Bygningskategorier	Lette sager %	Svære sager %	Lette sager antal	Svære sager antal
Kategori 1 simple konstruktioner	50%	50%	167	167
Kategori 2 enfamiliehuse og tilbygninger	40%	60%	222	333
Kategori 3 industri- lager og landbrugsbygninger	33%	67%	1	2
Kategori 4 andre faste konstruktioner	10%	90%	16	142
Kategori 5 øvr erhvervs- og boligbyggerier	30%	70%	2.575	6.008
I alt	31%	69%	2.980	6.652

Samlet set kan ca. 30% af sagerne afgøres ved byggemødet og kan hermed klassificeres som lette sager.

Det kan hermed slås fast, at i de mange tilfælde hvor kommunen har et byggesagsgebyr på 325 kr., henholdsvis 1094 kr. (nybygning af enfamiliehuse) og 543 kr. (tilbygninger til enfamiliehuse) er det væsentligt under kommunens reelle omkostningsniveau.

Mulige justeringer af byggesagsgebyrerne opdelt i 4 scenarier

Det kan for bygningskategori 1-4 konstateres:

1. at kommunen i forhold til andre kommuner i mange tilfælde har et lavt gebyrniveau og
2. at kommunens gebyrniveau er væsentligt under omkostningsniveauet ved behandling af sagerne.

Forvaltningen har på denne baggrund arbejdet med mulige scenarier for opjustering af byggesagsgebyrerne.

Opjusteringen er søgt tilpasset et ønske om enkelhed, således at der ikke lægges op til en større serie af forskellige gebyrer. Derfor er der i kategori 1-4 taget udgangspunkt i dels omkostningerne ved sagsbehandlingen og gebyrniveauet for enfamiliehuse. Opjusteringen indeholder 4 mulige elementer:

- A. Justering af gebyrniveauet således at alle *lette sager i alle kategorier* kommer til at ligge på omkostningsniveauet for at producere dem – 2.500 kr. pr. sag. (p/l-niveau 2012)
- B. Justering af gebyrniveauet for de *svære sager* i kategorierne 1, 2, 3 og 4 til ca. 85% af gennemsnittet for et enfamiliehus i alle landets kommuner, eller svarende til 4.500 kr. pr. sag. (p/l-niveau 2012)
- C. Justering af gebyrniveauet for de *svære sager* i kategorierne 1, 2, 3 og 4 til gennemsnittet for et enfamiliehus i alle landets kommuner – 5.300 kr. pr. sag. (p/l-niveau 2012)
- D. Justering af gebyrniveauet for de *svære sager* i kategorierne 1, 2, 3 og 4 til *fuld omkostningsdækning* – 11.400 kr. pr. sag. (p/l-niveau 2012)

Nedenfor ses gebyrniveau og merindtægt for den enkelte ændring og for kombinationer af ændringer. Det ses, at løsningsforslagene vil kunne give en merindtægt på mellem 3,2 og 7,7 mio. kr.

Element A betyder for de *lette sager*, at det vil koste 2.500 kr. at få byggesagsbehandlet en ansøgning om carport, tilbygning på huset eller godkendelse af skiltning og master.

Elementerne B, C og D betyder endvidere, at behandling af en lagerhal, et enfamiliehus e.l. vil koste 4.500/5.300/11.400 kr. afhængig af hvilket gebyrniveau der vælges for de *svære sager* i kategori 1-4.

Overblik - Kategori 1-4	Gebyr pr sag	Merindtægt mio. kr.
A Lette sager gebyrsættes til omkostningsniveau	kr 2.500	0,829
B Svære sager til 85% af landsgns for énfamiliehus	kr 4.500	2,422
C Svære sager til landsgns for énfamiliehus	kr 5.300	2,937
D Svære sager gebyrsættes til omkostningsniveau	kr 11.400	6,865
Samlet merindtægt - Kategori 1-4	Merindtægt mio. kr.	
A Lette sager til omkostning + B 85% af landsgennemsnit	3,252	
A Lette sager til omkostning + C svære sager til landsgennemsnit	3,767	
A Lette sager til omkostning + D svære sager til omkostningsniveau	7,694	

Note: Alle beløb er i p/l 2012-niveau

Implementering af budgetnotatet

Ændring af byggesagsgebyrernes størrelse vil betyde, at gebyrbestemmelserne for byggesagsbehandling i Københavns Kommune skal ændres. I de eksisterende gebyrbestemmelser af 30. marts 1995 er gebyrernes størrelse og prisfremskrivningsmetode beskrevet.

Adfærdsregulerende effekt

Det kan ikke udelukkes, at borgere og virksomheder i højere grad vil undlade at ansøge om byggetilladelse og anmelde byggearbejde. Hermed kan forvaltningens byggetilsyn komme i den situation at man alt andet lige må bruge flere ressourcer på behandling af ulovlige byggerier.

Bilag 1.**Statistik over byggesagsgebyrer i omegnskommunerne samt landsgennemsnit.**

Omegns- kommuner Byggesags- gebyrer	Kategori 1 Eksempel: Garage 20-46m² 2009*	Kategori 2 Eksempel: Enfamilie- hus 150-345m² 2009*	Kategori 3 Eksempel: Lagerhal på 750m²/3000m³ 2010**	Kategori 3 Eksempel: Fabriks- bygning 5000- 23700m² 2009*	Kategori 5 Eksempel: Etagebe- byggelse med 30 boliger, 3000-7500m² 2009*
Ballerup	kr 690	kr 2.000	kr 12.000	kr 189.600	kr 45.000
Brøndby	kr 1.000	kr 2.000	kr 7.500	kr 90.000	kr 54.000
Dragør	kr 895	kr 1.895	kr 20.250	kr 117.000	kr 85.000
Frederiksberg	kr 324	kr 931	kr 120.000	kr 745.000	kr 447.000
Gentofte	kr 1.500	kr 11.250	kr 56.250	kr 375.000	kr 225.000
Gladsaxe	kr 3.100	kr 8.850	kr 44.250	kr 227.000	kr 117.000
Glostrup	kr 1.100	kr 2.200	kr 11.625	kr 250.000	kr 66.000
Herlev	kr 733	kr 2.140	kr 28.500	kr 216.855	kr 68.625
Hvidovre	kr 1.800	kr 3.500	kr 12.000	kr 402.900	kr 105.000
Høje-Taastrup	kr 540	kr 6.496	kr 15.000	kr 111.000	kr 74.000
Rødovre	kr 800	kr 7.500	kr 37.500	kr 150.000	kr 100.000
Tårnby	kr 775	kr 1.825	kr 20.063	kr 296.250	kr 37.250
Gennemsnit omegns- kommuner	kr 1.105	kr 4.216	kr 32.078	kr 264.217	kr 118.656
Gennemsnit landet incl. KBH***	kr 1.114	kr 4.322	kr 20.670	kr 171.646	kr 100.661
*Kilde: Erhvervs- og Byggestyrelsen					
**Kilde: Dansk Byggeri					
***Der er i flere kategorier frem til i dag sket prisstigninger på mere end 10% ift. 2009					

2. Centralisering af byggesagsbehandling



Budgetnotat om centralisering af den tekniske byggesagsbehandling

På Teknik- og Miljøudvalgets budgetseminar den 7. marts 2011 blev der bestilt et notat om regeringens forslag om centralisering af den tekniske byggesagsbehandling.

Forslaget har indgået i den vækstpakke, som regeringen forhandler med partierne om.

Teknik- og Miljøudvalget ønsker at indhente bemærkninger fra KL om, hvorvidt der er et nærliggende tidsperspektiv for en eventuel centralisering af den tekniske byggesagsbehandling.

KL har oplyst til forvaltningen, at Økonomi- og Erhvervsministeriet i uge 10 har oplyst til KL, at forslaget om centralisering af den tekniske byggesagsbehandling på daværende tidspunkt var taget ud af den vækstpakke, der stadig forhandles om.

Dette betyder dog ikke, at forslaget ikke kan komme i spil igen.

KL har valgt ikke at melde ud, at forslaget er taget ud af vækstpakken, da KL ønsker at fastholde fokus på forslaget.

KL har i stedet den 14. marts 2011 sendt et brev til samtlige kommuner, hvor KL blandt andet opfordrer kommunerne til at opstille og offentliggøre servicemål for sagsbehandlingstiderne i byggesager, hvilket Teknik- og Miljøforvaltningen har gjort pr. 1. januar 2011. Det fremgår desuden af brevet, at KL har opfordret økonomi- og erhvervsministeren til at afskaffe de misvisende og mekanisk genererede sagsbehandlingstider på Erhvervs- og Byggestyrelsens hjemmeside.

Desuden har KL i en pressemeddelelse den 15. marts 2011 advaret regeringen om, at dens forslag om at centralisere byggesagsbehandlingen hverken vil føre til effektivisering eller forenkling, men kan få den stik modsatte effekt. Ifølge KL er vejen frem i stedet at arbejde for fuld digitalisering.

Med hensyn til tidsperspektivet ved en eventuel gennemførelse af forslaget om centralisering af den tekniske byggesagsbehandling kan forvaltningen oplyse, at der intet nyt er, men at det tidligere er udmeldt fra Erhvervs- og Byggestyrelsen, at ændringen efter planen skulle træde i kraft efter udgangen af 2012, hvis den bliver vedtaget.

Center for Byggeri

Postboks 416
2300 København S

Telefon
3366 5256

E-mail
karbri@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009482143

3.1 TMU-beslutninger der forudsætter finansiering I budget 2012

Oversigt over tiltag der skal finansieres via budget 2012

Navn på indstilling	Sagsnummer	Dokumentnummer	Konkret tilkendegivelse i forhold til budget 2012	Dato for behandling i TMU	Budgetønske 2012	Total ramme (1.000 kr.)	Dato for behandling i BR
Vedtagelse af Støjhandlingsplan 2013	2011-12947	2010-877889	”Det anbefales samlet, at der i Budget 2012 bevilges midler til implementering af støjhandlingsplanen: - Skoler, støjreduktion, 7,7 mio. kr. - Støjpartnerskaber, 6,3 mio. kr. pr. år i 10 år. - Mere støjdæmpende asfalt, 50 mio. kr. over 10 år.	28-02-2011	Bekæmpelse af trafikstøj	79.200	14-04-2011
Københavns befæstningsprojekt	2010-11631	2010-47105	Såfremt der ikke gives en forhøjelse af Teknik- og Miljøforvaltningens driftsramme i budget 2013, vil de forhøjede driftsomkostninger på ca. 275.000 kr. blive dækket ved effektiviseringer eller en reduktion af serviceniveauet på forvaltningens øvrige områder.	13-12-2010	Findes ikke som budgetønske		27-01-2011
Klimatilpasningsplan	2010-150355	2010-703173	Denne indstilling har ikke i sig selv økonomiske konsekvenser. Derimod har implementeringen af planen økonomiske konsekvenser for både kommunen, borgere, staten og virksomheder. De samlede omkostninger til klimatilpasning anslås til omkring 12 milliarder over de næste hundrede år. Udgifter til klimatilpasning skal indgå i den samlede prioritering af Københavns Kommunes midler ved de årlige budgetforhandlinger.	17-01-2011	'Klimatilpasning'	2.500	10-02-2011
Høringsvar til Sundheds- og Omsorgsudvalget vedrørende Københavns Kommunes Sundhedspolitik	2011-5117	2011-23421	Som aftalt i budget 2011 vil anbefalingerne fra sundhedspolitikken indgå i budgetforhandlingerne for 2012.	07-02-2011	Findes ikke som budgetønske		Skal ikke i BR

Biologisk mangfoldighed	2010-182201	2010-870969	Større projekter, som er vigtige, hvis kommunen skal gøre en væsentlig forskel for den biologiske mangfoldighed, er indtil videre ufinansierede, og skal derfor indgå som elementer i kommende budgetforhandlinger	28-02-2011	Harrestrup Å er budgetønske Grøndals Å ligger i investeringsplan		Skal ikke i BR
Udvikling af helhedsorienterede byrum i tilknytning til Cityringens metroforpladser			Da Teknik- og Miljøudvalgets anlægsramme er fuldt disponeret til 2014, vil evt. tilkøb ud over 7 mio. kr. skulle finansieres via budgetaftaler. På baggrund af borgerdialogen vil forvaltningen udarbejde indstilling om eventuelle tilkøb, således at de vil kunne indarbejdes i budget 2012.	22-03-2010 Indstilling herom forventes forelagt TMU (og BR) april/maj 2011	'Metro-cityringens stationsforbindelser'	60.000	Ej behandlet i BR
Nedlæggelse af parkeringspladser på Nørre Voldgade			Der indarbejdes et varigt rammeløft på 4,0 mio. kr. (2010 p/l) fra 2012 og frem til at dække indtægtstab fra de resterende 88 parkeringspladser på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Parkering, funktion 2.22.07.1. Dette finansieres af merindtægter på samme bevilling vedtaget af Borgerrepræsentationen den 28. januar 2010 i sagen Drift af parkeringsstrategiens parkeringsanlæg.	06-04-2010	Findes ikke som budgetønske		20. maj 2010
Superkilen - frigivelse af anlægsmidler	2010-60316	2010-261722	Såfremt der ikke gives en forhøjelse af Teknik- og Miljøforvaltningens driftsramme i Budget 2012, vil de forøgede driftsomkostninger blive dækket via effektiviseringer eller reduktion af serviceniveauet på Teknik- og Miljøforvaltningens øvrige områder.	17-05-2010	Findes ikke som budgetønske		16. juni 2010
Haraldsgade-kvarterets Områdeløft - anlæg af byrum			Såfremt der ikke gives en forhøjelse af Teknik- og Miljøforvaltningens driftsramme i Budget 2012, vil de forøgede driftsomkostninger blive dækket via effektiviseringer eller en reduktion af serviceniveauet på Teknik- og Miljøforvaltningens øvrige områder.	16-08-2010	Findes ikke som budgetønske		23. september 2010

Havnegade - frigivelse af anlægsmidler			Såfremt der ikke gives en forhøjelse af Teknik- og Miljøforvaltningens driftsramme i Budget 2012 vil de forøgede driftsomkostninger blive dækket via effektiviseringer eller reduktion af serviceniveauet på Teknik- og Miljøforvaltningens øvrige områder.	13-09-2010	Findes ikke som budgetønske		14. oktober 2010
Broåbningspolitik			I dag varetages betjening, drift og vedligehold af Langebro og Knippelsbro i et samarbejde mellem Københavns Kommune og By & Havn I/S. Overtagelsen af Knippelsbro og Langebro fra By & Havn I/S i 2012 indebærer, at den samlede udgift til betjening, drift og vedligehold alene af disse to broer vil stige fra 3,2 mio. kr. årligt til 6,0 mio. kr. årligt i det omfang, driften fortsætter som uændret. Fortsat mulighed for åbning af disse broer fra 2012 vil således forudsætte, at der afsættes yderligere midler hertil, senest i budget 2012. Fremtidig drift af eksisterende og planlagte broer i Københavns Havn vil medføre udgifter til betjening, drift og vedligehold som beskrevet nedenfor (jf. bilag 2).	13-12-2010	Findes ikke som budgetønske - findes som budgetnotat		Ej behandlet i BR
Sætersdalparken multibane	2010-174310	2010-824728	De øgede driftsomkostninger skønnes til 54.600 kr./år. Såfremt der ikke gives en forhøjelse af Teknik- og Miljøforvaltningens driftsramme i Budget 2012, vil de forøgede driftsomkostninger blive dækket via effektiviseringer eller reduktion af serviceniveauet på Teknik- og Miljøforvaltningens øvrige områder.	24-01-2011	Findes ikke som budgetønske		Er endnu ikke behandlet i BR
Medlemsforslag om lyskunst i Ørestad. (Stillet af Venstre)	2010-98851		Udarbejde et forslag til lyskunst-projekt på Metrohøjbanen i Ørestad, samt forslag til finansiering heraf. Ingen beløbsangivelser.	13-12-2010	Kontakt til By&Havn		

3.2 TMU-beslutninger 2010 - øgede driftudgifter holdt inden for rammen



Notat om øgede driftsudgifter på Teknik- og Miljøforvaltningens ressortområde beskrevet i 2010-indstillinger

I dette notat er de indstillinger, som vil medføre afledte driftsudgifter for Teknik- og Miljøforvaltningen, oplistet.

Projekterne hvor der er foretaget en konkret vurdering af de økonomiske konsekvenser ses i tabellen herunder, mens alle indstillinger, hvor driftskonsekvenser er nævnt eller finansieret er listet i det følgende.

Tabel 1: Driftsudgifter angivet med konkret beløb i indstilling

Beløb i 1.000 kr. 2010 p/l	2011	2012	2013	2014	2015
BR 28/1 2010: Teglholtsgade, godkendelse af projektforslag	146,5	146,5	146,5	146,5	146,5
TMU 1/2 2010: Cykelstier i Reventlowsgade, projektforslag	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0
BR 11/3 2010: Frigivelse af anlægsmidler til lommeparker			4.000,0	4.000,0	4.000,0
TMU 22/3 2010: Basargrunden	53,0	53,0	53,0	53,0	53,0
BR 14/5 2010: Cykelbaner /cykelstier på Vennemindevej	75,0	75,0	75,0	75,0	75,0
BR 29/4 2010: Artillerivej, Ørestads Boulevard og Islands Brygge		1.450,0	1.450,0	1.450,0	1.450,0
BR 16/6 2010: Superkilen - frigivelse af anlægsmidler		1.660,0	1.660,0	1.660,0	1.660,0
BR 26/8 2010: Bedre forhold for cykellister i Istedgade		182,0	182,0	182,0	182,0
BR 29/9 2010: Frigivelse af anlægsmidler Pladsen ved Vartov			240,0	240,0	240,0
BR 23/9 2010: Haraldsgade		248,0	248,0	248,0	248,0
BR 14/10 2010: Akacieparken	150,0	150,0	150,0	150,0	150,0
BR 14/10 2010: Havnegade - frigivelse af anlægsmidler		350,0	350,0	350,0	350,0
BR 16/12 2011: Nordhavnsvej - anlægsoverslag og tidsplan					
BR 16/12 2010: Storbyhave i Gl. Valby v. Valby Gadekærvej			150,0	150,0	150,0
BR 16/12 2010: Bypladsen og Legeområderne, Sjællandsgade Områdefornyelse		219,0	219,0	219,0	219,0
I alt afledt drift	677,5	4.586,5	8.976,5	8.976,5	21.976,5

Det forventes, at projektet vil påvirke forvaltningens driftsøkonomi marginalt.

BR 28/1 2010: Teglholmsgade, godkendelse af projektforslag

Forvaltningen har vurderet, at der vil blive en forøget årlig driftsomkostning på 146.500 kr. for driften af denne del af Teglholmsgade, når hele projektet er anlagt. De primære udgifter er træer, cykelstier og fortove.

TMU 1/2 2010: Cykelstier i Reventlowsgade, projektforslag

Forvaltningen har vurderet, at der vil blive en forøget årlig driftsomkostning på 53.000 kr. for driften af denne del af Reventlowsgade, når projektet er anlagt.

TMU 1/2 2010: Nørre Farimagsgade, opgradering af cykelbaner til cykelstier

Forvaltningen har ikke skrevet noget om øgede driftsomkostninger. Det må dog forventes, at der - alt andet lige - vil være øget driftsomkostninger i forbindelse med dette anlægsprojekt.

BR 11/3 2010: Frigivelse af anlægsmidler til lommeparker

Driftsbevillingen til lommeparker udløber med 2012 og der vil herefter mangle 4 mio. kr. om året til drift af de nye lommeparker.

TMU 22/3 2010: Basargrunden:

Forvaltningen har vurderet at statusændring af Borgmestervangen medfører øgede driftsudgifter på ca. 53.000 kr. om året

TMU 22/3 2010: Nørrebrogade:

Det forventes, at projektet vil påvirke forvaltningens driftsøkonomi marginalt.

BR 14/5 2010: Cykelbaner/cykelstier på Vennemindevej

Det forventes at projektet vil påvirke forvaltningens driftsøkonomi med 75.000 kroner pr. år

TMU 6/4 2010: Jernbane Allé

Det forventes, at projektet vil påvirke forvaltningens driftsøkonomi marginalt.

BR 29/4 2010: Projektforslag og anlægsbevilling: Artillerivej, Ørestads Boulevard og Islands Brygge

Det samlede projekt anslås at give øgede årlige driftsudgifter på 1,45 mio. kr.

TMU 3/5 2010: Svanemølleruten, Østbanegade

Det forventes, at projektet vil påvirke forvaltningens driftsøkonomi marginalt.

BR 16/6 2010: Superkilen - frigivelse af anlægsmidler

Forvaltningen har vurderet, at øgede driftsudgifter på Teknik- og Miljøforvaltningens dele udgør 1,66 mio.kr., når projektet er anlagt.

TMU 21/6 2010: Cykelparkering Svanemøllen Station

Såfremt der ikke gives en forhøjelse af driftsrammen i Budget 2011, vil de forøgede driftsomkostninger blive dækket via effektiviseringer eller reduktion af serviceniveauet på Teknik- og Miljøforvaltningens øvrige områder.

BR 26/8 2010: Bedre forhold for cyklister i Istedgade

Teknik- og Miljøforvaltningen har vurderet, at der vil blive forøgede årlige driftsomkostninger på 182.000 kr. efter anlæg af den 1. etape af Istedgade.

BR 26/8 2010: Kalvebod Bølge - anlægsbevilling

Forvaltningen forventer øgede driftsudgift på netto 1.489.000. kr. (2010 p/l). De forventede øgede driftsudgifter er finansieret i forbindelse med budgetforliget for budget 2011 (BR 7/10 2010). Se eventuelt ændringsforslag 226 (Æ226)

TMU 30/8 2010: Tilgængelighedsrute 4 i Valby

Det forventes, at projektet vil påvirke forvaltningens driftsøkonomi marginalt.

TMU 13/9 2010: Ombygning af Valby Langgade mellem Pile Allé og Gamle Carlsbergvej

Det forventes, at projektet vil påvirke forvaltningens driftsøkonomi marginalt.

TMU 13/9 2010: Sikre Skoleveje - Pakke 2010 III:

Det forventes, at projektet vil påvirke forvaltningens driftsøkonomi marginalt.

BR 23/9 2010: Haraldsgade

Forvaltningen har vurderet at statusændringen af Valhalsgade medfører øgede driftsudgifter på ca. kr. 137.000 kr. om året mens Lersø Park Plads vil give øgede årlige driftsudgifter blive på kr. 111.000.

På Aldersrogade forventes det, at projektet vil påvirke forvaltningens driftsøkonomi marginalt.

BR 23/9 2010: Frigivelse af anlægsmidler Pladsen ved Vartov

Forvaltningen forventer øgede driftsudgift på i alt 240.000 kr., bl.a. til vedligeholdelse af den nye lundbeplantning og ekstra belysning på pladsen.

BR 14/10 2010: Sikre skoleveje 2009 - opfølgning

Det forventes, at det overtagne vejareal på ca. 114 m² vil påvirke forvaltningens driftsøkonomi marginalt.

BR 14/10 2010: Akacieparken

Forvaltningen har vurderet, at projektet vil medføre øgede driftsudgifter på 150.000 kr. om året.

BR 14/10 2010: Havnegade - frigivelse af anlægsmidler

Forvaltningen har vurderet, at der vil blive en forøget årlig driftsomkostning på 350.000 kr. for driften af Havnegade Havnepromenade, når hele projektet er anlagt. De primære udgifter er træer, promenade og bede.

BR 18/11 2010: Projektudvikling og anlæg af bygning ved Svanemøllestranden

Da projektets endelige løsninger ikke kendes endnu, har det ikke været muligt at beregne driftsomkostningerne. Det forventes dog, at projektet vil påvirke forvaltningens driftsøkonomi marginalt. En eventuel kiosk lejes ud, og indtægterne forventes dække forsyningsafgifter og vedligehold af bygningen. Det forventes derfor, at denne del af projektet ikke vil påvirke forvaltningens driftsøkonomi.

BR 18/11 2010 Nordhavnsvej - anlægsoverslag og tidsplan

Det vurderes, at de gennemsnitlige årlige drifts- og vedligeholdelse omkostninger ligger omkring 12 mio. kr. i de første år og i løbet af 100 år være steget til 29 mio. kr. (2010 p/l). Der vil på et senere tidspunkt blive udarbejdet separat indstilling om den fremtidige drifts- og vedligeholdelse.

BR 18/11 2010: Oprensning af forurenede jord i Vermlandsgade til kolonihavemuseum

Anlægsprojektet vil ikke medføre øgede driftsomkostninger, da arealet efter oprensning udlejes til Kolonihavemuseet, der selv vil stå for drift og vedligehold.

BR 16/12 2010: Frigivelse af anlægsmidler for storbyhave i Gl. Valby v. Valby Gadekærvej

Arealet vil være på ca. 3.000 m² og forventes at udløse et driftsbehov på 50 kr. pr. m² i alt ca. 150.000 kr. pr. år.

BR 16/12 2010: Trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger på Rantzausgade

Det forventes, at projektet vil påvirke forvaltningens driftsøkonomi marginalt.

**BR 16/12 2010: Godkendelse af projekterne Bypladsen og
Legeområderne, Sjællandgade Områdefornyelse**

I driftsudgifter medfører anlæggelsen af Bypladsen og Legeområderne følgende merudgifter for Teknik- og Miljøforvaltningen per år:

- Driftsomkostninger vedrørende nye træer 14.500 kr. (2010 p/l).
- Vedligeholdelse, renhold og drift af Bypladsen 204.500 kr. (2010 p/l).

I alt er de øgede driftsomkostninger årligt 219.000 kr. (2010 p/l) fra 2012 og frem.

3.3 TMU-beslutninger 2011 - øgede driftudgifter holdt inden for rammen



Notat om øgede driftsudgifter på Teknik- og Miljøforvaltningens ressortområde beskrevet i 2011-indstillinger

I dette notat er de indstillinger, som vil medføre afledte driftsudgifter for Teknik- og Miljøforvaltningen, oplistet.

Projekterne hvor der er foretaget en konkret vurdering af de økonomiske konsekvenser ses i tabellen herunder, mens alle indstillinger, hvor driftskonsekvenser er nævnt eller finansieret er listet i det følgende.

Table 1: Driftsudgifter angivet med konkret beløb i indstilling

Beløb i 1.000 kr. 2011 p/l	2012	2013	2014	2015	2016
BR 27/1 2011: Københavns Befæstning, bevilling fra partnerskabet		275	275	275	275
BR 10/3 2011 Frigivelse af midler til udvikling og anlæg af multibane ved sætersdalparken		54,6	54,6	54,6	54,6
I alt		329,6	329,6	329,6	329,6

ØU 18/1 2011: Modtagelse af havnebusponten fra A.P.

Møllerfonden A. P. Møllerfonden afholder anlægsudgifterne til den nye havneponten. De eventuelle merudgifter til vedligehold af havnepontonen afholdes af Økonomiudvalgets ramme til busdrift (funktion 2.32.31.1), idet der derfra vil blive overført maksimalt 70.000 kr. (2010 p/l) årligt til Teknik- og Miljøforvaltningen til eventuelle meromkostninger ved vedligeholdelsen.

TMU 24/1 2011: Træplantning i 2011

Der er afsat driftsmidler i Budget 2011 og frem, til at pleje og vedligeholde træerne.

BR 27/1 2011: Sønder Boulevard, anlæg af rekreativt område

Da projektets endelige løsninger ikke kendes endnu, har det ikke været muligt at beregne driftsomkostningerne. Disse vil fremgå, når projektforslag fremlægges til politisk godkendelse.

BR 27/1 2011: Københavns befæstning bevilling fra partnerskabet

Såfremt der ikke gives en forhøjelse af Teknik- og Miljøudvalgets driftsramme i budget 2013, vil de forhøjede driftsomkostninger på ca. 275.000 kr. blive dækket ved effektiviseringer eller en reduktion af serviceniveauet på forvaltningens øvrige områder.

BR 10/3 2011: Trafikbetjening af Holmen

Finansiering af udarbejdelse af planen for den fremtidige trafikbetjening af Holmen vil blive finansieret via Teknik- og Miljøforvaltningens ordinære driftsbudget.

BR 10/3 2011: Frigivelse af midler til storbyhaver og grønne partnerskaber

Der er givet en særskilt driftsbevilling til vedligeholdelse af storbyhaver m.m. på 1 mio. kr. fra 2011 og frem i Budget 2011.

BR 10/3 2011: Frigivelse af midler til udvikling og anlæg af multibane ved Sætersdalparken

De øgede driftsomkostninger skønnes til 54.600 kr./år. Såfremt der ikke gives en forhøjelse af Teknik- og Miljøforvaltningens driftsramme i Budget 2012, vil de forøgede driftsomkostninger blive dækket via effektiviseringer eller reduktion af serviceniveauet på Teknik- og Miljøforvaltningens øvrige områder.

TMU 21/3 2011: Bussluse i Stengade

Projektet vurderes at koste ca. 300.000 kr. og finansieres via midler fra Teknik- og Miljøforvaltningens driftskonto (signaldrift). Det vurderes, at driftsudgifterne til denne løsning er væsentlig lavere end til den mekaniske bussluse.

TMU 21/3 2011: Bycykler og samarbejdsaftale med DSB

Beslutning omkring forretningsmodel og udbudsstrategi er i høj grad bestemmende for udgifterne i det endelige system. Der vil blive forelagt en vurdering af anlægs- og driftsudgifterne, når de overordnede udbudskriterier fremlægges til politisk godkendelse medio 2011. Den endelige pris for implementering og drift af det nye system vil dog først kendes, når endelige tilbud foreligger medio 2012. Bydere forventes at skulle levere en ”modulopdel” pris, således at kommunens indkøb kan tilpasses den økonomi, der er til rådighed.

4. Klimaplan



Til Teknik- og Miljøudvalget

18. marts 2011

Implementering og finansiering af Københavns Klimaplan

Sagsnr.
2011-36034

I 2010 var 37 ud af i alt 50 projekter i Københavns Klimaplan igangsat.

Dokumentnr.
2011- 186402

I 2011 er 43 initiativer igangsat. To initiativer blev afsluttet i 2010. Det drejer sig om Energinitiativ 1: ”Fuld erstatning af kul med biomasse på Amagerværkets blok 1” samt Byudviklingsinitiativ 1. ”En by med mindre transportbehov”. Initiativet vedrører principper om byfortætning, stationsnærhed og parkeringsmuligheder i byudviklingen. Initiativet bliver håndteret i forbindelse med udarbejdelsen af Kommuneplan 2011.

Sagsbehandler
Inge Nilsson og Mariann
Anderson

Følgende initiativer er ikke igangsat:

- Transportinitiativ 4. Trængselsafgifter (TMF). Initiativet kan først igangsættes, når der fra statslig side gives lovmæssig adgang til at indføre trængselsafgifter.
- Transportinitiativ 5: Miljøzone for personbiler (TMF). Initiativet kan først igangsættes, når der fra statslig side gives lovmæssig adgang hertil.
- Bygningsinitiativ 8: Dialog og oplysning om energibesparelser (TMF). Initiativet, der er tænkt implementeret som en del af Klima+ for virksomheder, mangler de nødvendige ressourcer, men kan eventuelt igangsættes, såfremt der bevilges midler hertil.
- Bygningsinitiativ 9: Samarbejde om energirenoveringer af statens og regionens bygninger (KFF). Initiativet er ikke fuldt igangsat grundet prioritering af fokus på energirenovering af egne bygninger.
- Klimatilpasningsinitiativ 3 (TMF). Bygningstilpasning. Initiativet afventer færdiggørelse af Klimatilpasningsplanen.

Langt de fleste initiativer i klimaplanen er i god fremdrift. Vedhæftede smileyoversigt giver et hurtigt overblik over fremdriften i de igangsatte projekter ved udgangen af 2010 (bilag 1).

Teknik- og Miljøforvaltningen skal dog gøre opmærksom på, at det vil være afgørende for at nå klimaplanens mål om 20 % CO₂-reduktion i 2015, at Folketinget vedtager de nødvendige lovændringer vedr. kraftvarmeværkernes omstilling til biomasse og om økonomien til opsætning af kystnære havvindmøller.

Finansiering

Klimaplanen finansieres af mange forskellige parter. En række initiativer belaster som udgangspunkt ikke forvaltningens økonomi,

Forankring

Njalsgade 13
Postboks 259
2300 København S

Telefon
3366 5903

E-mail
marian@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009595959

www.kk.dk

f.eks. værkernes omstilling til biomasse og etablering af vindmøller (8 initiativer).

For så vidt angår den kommunale finansiering skal denne tilvejebringes af de respektive udvalg, f.eks. hører klimarenovering under Kultur- og Fritidsudvalget, Københavns Ejendomme. (9 initiativer, helt eller delvist).

Herudover er en række initiativer forudsat finansieret inden for de eksisterende økonomiske rammer i kommunen (9 initiativer).

Det skal særligt bemærkes, at mulighederne for at fremsætte budgetønsker udelukkende har omfattet anlægsudgifter og ikke driftsmidler.

Tidligere budgetaftaler

Der blev i budgetaftalerne for 2010 og 2011 afsat hhv. ca. 90 mio. kr. og ca. 300 mio. kr. til finansiering af indsatser i Københavns klimaplan, blandt andet til cykler, renovering, grøn energi, storbyhaver m.v.

Budgetønsker til 2012

Af de allerede fremlagte TMU-budgetønsker til 2012 er følgende med til at finansiere klimaplanen:

- Cykelpakke V og VI (Transportinitiativ 1, Flere cykler)
- Klimatilpasning (Tilpasningsinitiativerne)
- Nørrebrogade 2. etape (Transportinitiativ 6, Trafikomlægninger)
- Storbyhaver og Flere træer (Tilpasningsinitiativ 2, Begrønning af byen)

Herudover bidrager ønskerne om Klimavenligt affald, Smart Grid, Fleksible gaderum samt Fodgængerindsatser også til, at København når sine CO₂-mål.

Da Teknik- og Miljøforvaltningen ikke har haft mulighed for at fremsætte driftsønsker i forbindelse med TMU-budgetseminaret, er de initiativer under klimaplanen, som vedrører københavnerne og københavnske virksomheders frivillige klimaarbejde nedprioriteret.

På denne baggrund udarbejder forvaltningen gerne i et budgetnotat oplæg til budgetønsker herom med udgangspunkt i klimaplanens københavnerinitiativ 1, 2 og 5.

Bilag 1: Status for klimaplanens implementering (smileyoversigt)

Status for fremdrift i Københavns Klimaplan 2010








Smileys indikerer fremdriften ift de mål og milepæle, der var sat for implementering af klimaplanen i 2010. Det sker i et såkaldt årsprogram.
NB! Smileys er altså ikke udtryk for, om Klimaplanens mål for 2015 kan nås, men udelukkende for, om mål og milepæle for indsatsen i 2010 er nået.







Grøn smiley = Mål og milepæle er nået som planlagt.






Gul smiley = hvis projektet er forsinket i forhold til mål og milepæle for indsatsen i 2010.



Rød smiley = hvis et projekt har udfordringer, der betyder, at projektets mål og milepæle for 2010 ikke kunne gennemføres som forudsat, fx pga af væsentlige forsinkelser, uforudsete finansierings-vanskeligheder m.v.









Nedenfor er der anført bemærkninger ved de initiativer, der ved afslutningen af 2010 af Klimasekretariatet fik tildelt en gul eller rød smiley.




Energinitiativer	Ansvarlig forvaltning	Status for mål og milepæle for indsatsen i 2010	Bemærkninger
Energiinitiativ 1 og 2 - Biomasse, Amagerværket blok 1 og 2	ØKF		-
Energiinitiativ 4 - Vindmøller	TMF		Planprocessen er forsinket, bl.a. pga. risikovurdering af vindmøller på Prøvestenen. Gennemførelse af 2. høring i planprocessen er derfor rykket til 3. kvartal 2011.
Transportinitiativer	Ansvarlig forvaltning	Status for mål og milepæle for indsatsen i 2010	Bemærkninger
Transport 1 - Flere Cykler	TMF		-
Transport 2 - Styrket Kollektiv transport	ØKF		-
Transport 3 - 25 % mindre CO ₂ fra busser	ØKF		-
Transport 6 - Trafikoplægninger	TMF		-
Transport 9 - Miljørigtig taxikørsel	TMF		Udbud er ikke gennemført, da der generelt har været forsinkelser på udbudsftaler grundet omorganiseringen mellem Koncernservice og ØKF. Der arbejdes på udbud om taxaer i 1. halvdel af 2011.

Transport 10 ITS-optimering af signalanlæg og P-henvisning	TMF		Optimeringsplanen blev ikke, som ventet færdig i 4. kvartal. Årsagen er dels forsinkelser i evaluering af Lyngbyvejlinien grundet ombygning, problemer med kommunikation til anlæg og sidst vintervejret, da eftermålinger skulle foretages. Desuden er en del ressourcer anvendt på kommende signaludbud. Mål og milepæle for 2010 indgår i årsprogram for 2011.
Transport 11 - Infrastruktur til El-biler	TMF		-
Transport 12 - Transportplaner	Alle forvaltninger		-
Transport 13 - Kommunale El- og Brintkøretøjer, herunder borgmesterbiler	TMF		-
Transport 14 - 30 % mindre CO2 udledning fra transport af affald	TMF		Initiativet er forsinket grundet omdefinering af initiativet i 2010. Arbejdet med at udarbejde en samlet indsatsplan videreføres i årsprogram 2011.
Transport 15 - Mindre elforbrug fra gadebelysning	TMF		-

Bygningsinitiativer	Ansvarlig forvaltning	Status for mål og milepæle for indsatsen i 2010	Bemærkninger
Bygning 1 Energistyring og miljørigtig drift <i>Initiativet omfatter uddannelse af driftspersonale i miljørigtig drift samt analyse af energirapporteringssystem, herunder etablering af målere.</i>	KFF		Uddannelse af driftspersonale i miljørigtig drift blev ikke igangsat i 2010 pga. manglende finansiering. Projektet igangsættes dog i 2011, da der er afsat midler i budgettet. Kortlægningen af udviklingsbehov ifm. målere og udarbejdelsen af oplæg til udviklingsprojekter er i gang og er i videreført i årsprogram 11.
Bygning 2 Klimafokus ved renovering	KFF		-
Bygning 3 Fremtidens lavenergibyggeri <i>Initiativet omfatter bl.a. systematisk erfaringsudveksling vedr. lavenergibyggeri.</i>	KFF		Kun en mindre del af initiativet blev igangsat i 2010 grundet manglende personalemæssige ressourcer i 2010. Mål og milepæle indgår nu i årsprogram for 2011.
Bygning 5 Energisparepulje	KFF		-
Bygning 6 Information om klima og renoveringer	TMF		-


Bygning 7 <i>Hotmapping af København</i> <i>Initiativet omfattede et forsøg med termografering (måling af varmetab fra bygninger) fra luften.</i>	TMF		Initiativet gennemføres ikke på nuværende tidspunkt, da såvel termograferiteknologi som tolkning af billeder endnu ikke har en tilstrækkelig god kvalitet det formål, klimaplanen forudsætter. Projektet indgår derfor heller ikke i årsprogrammet for 2011.
Bygning 10 Solceller	KFF		Finansieringsmuligheder for opsætning af solceller på kommunens egne tage er ikke afklaret på en måde, der sikrer at kommunen når målet om 1000m ² /år frem mod 2015. Solceller er trods et stort prisfald de sidste par år, stadig relativt dyre, men solcellebranchen forventer et fortsat prisfald, der indenfor få år vil kunne gøre solceller til en mere interessant investering. Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejder i 2011 i samarbejde med KFF et forslag til en solstrategi. Heri vil også indgå forslag til Teknik- og Miljøudvalget om, hvordan kommunen kan fremme københavnernes muligheder for at investere i solcelleenergi, jf. TMUs beslutning d. 9/12 2009 om, at forvaltningen skal komme med forslag hertil.





Københavnserinitiativer	Ansvarlig forvaltning	Status for mål og milepæle for indsatsen i 2010	Bemærkninger
Københavnser 1+2 Klimarådgivning til borgere, -"Grøn københavnser"	TMF		Mindre tidsmæssig forsinkelse grundet senere fremlæggelse for TMU af indstilling om initiativet (forsinkelse kun ca. 1 måned).
Københavnser 3 Sydhavn genbrugsstation	TMF		<u>Etablering af genbrugsstation i Sydhavn med byttecenter for byggematerialer.</u> Miljøgodkendelsen er forsinket, da genbrugsstationen er blevet påklaget og pt. afventer behandling i Miljøklagenævnet. Der er desuden ikke indgået kontrakt vedr. selve byttecenteret. Projekteringen heraf er sat på stand-by pga. usikkerhed om driften af byttecenteret (besparelser i BIF, der er ansvarlig for driften).
Københavnser 3 Husstandsindsamling af plast og metal	TMF		-
Københavnser 3 Byttebørs for brugte kommunale møbler	TMF		Projektet er ikke gennemført i 2010 grundet uafklarethed om hvilken model, der er bedst egnet for en byttebørs; fx en fysisk hal eller en netbaseret. Indgår i årsprogram 2011.
Københavnser 3 Indarbejdelse af affaldsforebyggelse i indkøbsaftaler	TMF		Se nedenfor under Københavnserinitiativ 9, Energieffektive offentlige indkøb.
Københavnser 4 Generation Bæredygtig Klimaambassadører	BUF		
Københavnser 5 Klima+ for virksomheder	TMF		Mindre tidsmæssig forsinkelse af milepæl om uddeling af Klima+ Award 2010.
Københavnser 8 Vores Klima – for kommunens ansatte	TMF		

København 8 Støtte miljøledelsesarbejdet	TMF		
København 9 Energieffektive offentlige indkøb – fornyelse af rammeaftaler	ØKF		Økonomiudvalget har den 8/2 2011 besluttet, at der i forbindelse med implementeringen af den nye indkøbspolitik gennemføres et analysearbejde med henblik på at identificere, hvordan indkøbspolitikken i højere grad fremadrettet og konkret kan understøtte kommunens ambitiøse arbejde med klima og grøn vækst. Analysearbejdet skal munde ud i konkrete forslag til indsatser samt evt. forslag til en revideret indkøbspolitik. Arbejdet skal være færdigt i 2011. Derfor afventer indsatsen.
København 9 Energieffektive offentlige indkøb – Initiativer overfor decentrale indkøbere.	ØKF		

Bydudvikling	Ansvarlig forvaltning	Status for mål og milepæle for indsatsen i 2010	Bemærkninger
Byudvikling 2 - Bæredygtighedsværktøjet	ØKF		Initiativet er forsinket bl.a. pga skift af projektledelse.

Klimatilpasning	Ansvarlig forvaltning	Status for mål og milepæle for indsatsen i 2010	Bemærkninger
Klimatilpasning 1 – lokal afledning af regnvand (LAR)	TMF		-
Klimatilpasning 2 - begrønning af byen, lommeparker	TMF		-
Klimatilpasning 5 – udarbejdelse af klimatilpasningsplan	TMF		-

Tværgående initiativer	Ansvarlig forvaltning	Status ved årets afslutning	Bemærkninger
Tværgående 1 - Kommunikationsstrategi	TMF		Initiativet nåede ikke at blive gennemført i 2010 pga. beslutning i Klimastyregruppen om at justere strategien, så dens fokus udvides fra at omhandle Københavns Klimaplan frem mod 2015 til også at rumme KBH 2025 frem mod CO2-neutralitet og Grøn Vækst. Desuden forsinket grundet skift i projektledelse. Initiativet indgår i Årsprogram 2011.
Tværgående 2 - Strategi for internationalt klimaarbejde	TMF	Udgik v. 3. kvartal efter aftale med den daværende klimastyregruppen.	Initiativet fortsætter i Årsprogram 2011

Tværgående 3 Vision 2025 – København CO ₂ -neutral	TMF			-
Tværgående 3 Grøn Vækst	ØKF			-
Tværgående 4 CO ₂ -kortlægning og opfølgning	TMF			Tidsmæssig forsinkelse, idet projektleder for initiativet først kunne ansættes pr. 1/8 2010.
Tværgående 5 Energiforsyning 2025 (tidligere kaldet Energi strategi)	TMF			-
Tværgående 6 Transportplaner i alle for alle forvaltninger	Alle forvaltninger	Samme som transportinitiativ 12		
Tværgående 7	KFF	Samme som Bygningsinitiativ 1		-

5. Klimatilpasningsplan



Indarbejdelse af klimatilpasning i større anlægsprojekter

Med udarbejdelse af Københavns Klimatilpasningsplan er der gennemført en omfattende analyse af de klimatiske udfordringer byen står overfor. Konklusionen i planen er, at kommunens mangeårige arbejde med håndtering af regnvand uden om kloaksystemet skal fortsættes og intensiveres. Samtidig skal der udarbejdes en plan for hvordan byen beskyttes mod stormflod fra havet og påbegyndes tiltag der afhjælper u hensigtsmæssig opvarmning af bygninger og byens rum.

Klimatilpasning vil omfatte indgreb i den eksisterende by især for at skabe kapacitet til håndtering af voksende mængder regnvand. Værktøjerne til håndtering af regnvand er kendt og omfatter en lang række muligheder. En vurdering af anlægsprojekternes muligheder kræver en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil derfor arbejde for, at der iværksættes en screening af større anlægsprojekter for at vurdere om der hensigtsmæssigt kan indarbejdes klimatilpasningselementer i projekterne, der kan medvirke til at klimasikre byen.

Ved at inddrage klimatilpasning i anlægsprojekter, kan der opnås god synergi mellem byudvikling og klimatilpasning og derved spares ressourcer og opnås de fordele klimatilpasningsplanen peger på i form af rekreative, arkitektoniske og miljømæssige gevinster i projekterne.

Nogle af de idéer, som forvaltningen allerede overvejer, er:

- anlæg af forsinkelsesbassiner under nye underjordiske p-anlæg
- åbning af rørlagte vandløb for at øge bortledningskapacitet og forsinkelsesvirkning
- indarbejdelse af nedsivnings- og forsinkelsesanlæg ved parkrenoveringer
- anvendelse af pladser og torve som midlertidige opbevaringsarealer for regnvand under ekstremregn.

En del af strategien for klimatilpasning af byen er at indarbejde klimatilpasningen i byggesagsbehandlingen i forbindelse med anlægs- og renoveringsprojekter. Dette gælder naturligvis også kommunalt byggeri og kommunalt støttet byggeri, herunder blandt andet de kommunalt støttede byggerier i områdeløft.

6. Krydstogtterminal Nordhavnen



Budgetnotat: Krydstogtterminalen, Nordhavn

Krydstogtterminalen er som sådan et By & Havn projekt og giver umiddelbart ikke anledning til kommunale investeringer.

Den nye krydstogtterminal langs Kronløbet skal håndtere de skibe, der ligger natten over. Krydstogtterminalens kajanlæg kan undtagelsesvis anvendes til Honnørkaj, hvilket vil sige kortvarige besøg af fremmede skoleskibe, flådefartøjer eller lignende.

Der vil hele året være offentlig adgang til udsigts- og opholdsarealer på krydstogtkajens nordligste og sydligste del. Telte og dele af sikkerhedshegn fjernes, når der ikke er krydstogtaktiviteter, så der bliver offentlig adgang til hele krydstogtkajen udenfor krydstogtsæsonen.

By & Havn har anmodet om at indgå en udbygningsaftale, hvor By & Havn forpligter sig til:

- at etablere en adgangsvej fra krydset Baltikavej/Kattegatvej og hen til krydstogtterminalen
- at indrette et udsigts- og opholdsarealer i krydstogtterminalen med cykelstativer, skraldespande, belysning mv.
- at opføre et udsigtstårn ved det sydligste udsigts- og opholdsareal
- at forberede krydstogtterminalen til fremtidig landstrøm ved at etablere trækrør til elkabler under belægningen

7. Toftegårdsplads



Budgetnotat: Toftegårds Plads

Projektets formål

Toftegårds Plads er et centralt bindeled mellem det gamle og det nye Valby, og udgør derfor et væsentligt byrum. Forvaltningen anbefaler, at der bevilliges 5,5 mio. kr. til Valby Moves for at lokaludvalget kan udvikle og etablere ”grønne”, opholds- og aktivitetselementer på det midlertidige byrum. Elementerne vil bidrage til pladsens brugs- og herlighedsværdi samt til at opdele pladsen i nogle mindre og mere håndterbare enheder. Nogle af elementerne forstilles som flytbare og vil kunne bruges til for eksempel at skabe en tydelig grænse mod vejerne og fremme sikkerhed på pladsen. Planen er at starte et projekt omkring en permanent renovering af pladsen i år 2016. Projektet vil kunne faseopdeles.

De revideret økonomiske konsekvenser

1.000 kr. – 2011 p/l	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Anlæg:</i>					
Grønne elementer		800	500		
Opholdselementer		700	1000		
Aktivitetselementer		500	2000		
Anlægsudgifter i alt		2000	3500		

Det samlede budgetønske er tillige forelagt KFU.

Sammenhæng i Valby

Valby er præget af store trafikårer og udstrakte industriområder, der har bidraget til at opdele bydelen. Valby har gennem generationer været omdrejningspunkt for moderne industri - Carlsberg, F.L. Smidth, Porcelænsfabrikken, Bomuldsspinderiet, Gasværket og Grønttorvet. De store industriområder har haft stor betydning for Valbys erhvervsliv og beboere og har influeret på byudviklingen ikke kun lokalt, men for hele København. I dag er deres historie flettet sammen med Valbys historie og uløseligt knyttet til bydelens selvforståelse. Disse industriområder er i dag næsten alle under omdannelse til integrerede byområder, og her ligger en mulighed for at sikre sammenhæng. Ved byudvikling skal de gamle industriområder åbnes og udvikles med vægt på Valbys egenart, kultur, bæredygtighed, mangfoldighed og bevare de kulturhistoriske spor, samtidig med at der skabes nye spændende byområder i bydelen. Det sydlige Valby skal bindes sammen.

Toftegårds Plads har med sin størrelse og beliggenhed potentiale til at blive dette bindeled mellem det gamle Valby og det nye. Som et attraktivt samlingssted for bydelens borgere, kan pladsen således understøtte denne udvikling og gøre Det Sydlige Valby til et af de mest interessante områder i København. Toftegårds Plads udformning og funktionelle disponering skal derudover skabe bedre forbindelser til kulturfaciliteterne på pladsen.

Toftegårds Plads

I 1979 blev størstedelen af bygningerne fra det gammel Stelling Lak- og farvefabrik revet ned. I dag står kun administrations- og fabriksbygningen tilbage sammen med det, der var Kulsyrefabrikken. Bygningerne huser ungdomskulturhuset Kraftverket og Valby Kulturhus - hvor Lokaludvalget og Miljøpunkt har kontor i dag.

I 1983 blev der opført en større kontorejendom langs pladsens sydside, hvor bl.a. Færdselspolitiet, kørekortkontoret og Borgerservice har til huse.

Fra 1979 til 1998 var pladsen endestation for flere af Københavns bybusser og har ikke været renoveret siden, hvilket betyder, at den nu fremstår meget nedslidt. Kommunen og mange interesseorganisationer har haft fokus på det store frirums potentiale gennem årene. Der har været stillet flere konkrete forslag til, hvordan pladsen kan omdannes til en velfungerende og attraktiv plads i København.

Idékonkurrencen

I 2008 udskrev Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen en åben international idé- og projektkonkurrence. Sigtet med konkurrencen var dels at få en række idéer til hvordan pladsen kunne udformes og dels at få belyst mulighederne for et byggeri på Toftegårds Plads. Formålet med byggeriet var at tilføje pladsen nogle kvaliteter, der kan imødegå at pladsen er støjbelastet af de omkringliggende veje, der ligger langs pladsens 2 sider.

Konkurrencen blev udskrevet med 2 muligheder for besvarelse - enten uden byggeri eller med byggeri.

Der indkom knapt 200 forslag. Bedømmelsen blev afsluttet juni 2008. Der var ingen entydig vinder af konkurrencen, så dommerkomiteen besluttede at præmiere 4 forslag med 1. præmie og indkøbe 5. Forslagene blev vurderet på deres arkitektoniske helhedsgreb og den funktionelle løsning i forhold til konkurrenceprogrammets ønsker om en fleksibel, levende, bymæssig plads med gode adgangsforhold, og med vægt på bæredygtighed, terræn og trafikale forhold.

Efter dommerkomiteens opfattelse udtrykker de præmierede forslag på hver deres måde et potentiale, som kan tjene som inspiration til den videre proces for udviklingen af Toftegårds Plads.

Vedrørende de juridiske forpligtigelser henvises til bilaget notat af 23-02-2010 fra Center fra Anlæg og Udbud.

”Valby Moves” - Et midlertidigt byrum på Toftegårds Plads Syd

Efterfølgende har Valby Lokaludvalg arbejdet videre med pladsen inspireret af nogle af idéerne fra konkurrencen. Som en del af budget 2011 blev Valby Moves bevilliget kr. 600.000 af TMU (til asfaltering - anlægsarbejdet forventes sat i gang til maj 2011), 350.000 af KFU og kr. 150.000 fra lokal- og anlægsskatten (til aktiviteter). Pengene er bevilliget til at indrette et midlertidigt byrum på pladsen. Pladsen skal bl.a. skabe rammer hver vinter for skøjtebanen fra Kongens Nytorv i Metro Cityringen's anlægsfase.

Grundtanken med Valby Moves er at etablere en midlertidig kulturel frizone til gavn for borgere i Valby og resten af København. Intentionerne bygger på en principiel idé om den dynamiske og borgerinddragende byudvikling. En udvikling der giver København mulighed for at eksperimentere med byens rum og vil på sigt give et gennemprøvet fundament for den fremtidige helhedsorienterede renovering af pladsen.

For TMF er Valby Moves et pilotprojekt hvor ”råde over veje” er uddelegeret.



BILAG 1

Notat om juridiske forpligtelser

Idékonkurrence

Efter afholdt idékonkurrence for Toftegårds Plads Syd, blev der præmieret og indkøbt fire forslag som 1. præmier. De præmierede fik hver 150.000 kr. Derudover blev der foretaget fem indkøb á 30.000 kr. Der var altså ingen entydig vinder af idékonkurrencen.

Rettigheder ifølge konkurrenceprogram for idekonkurrencen

I følge konkurrenceprogrammet tilhører ejendomsretten til de præmierede indkøbte forslag konkurrenceudskriveren. Ophavsretten er dog hos foreslagsstilleren.

Konkurrenceprogrammet beskriver at ”Københavns Kommune vil søge at få konkurrencens resultat omsat til virkelighed. Såfremt kommunen vælger at arbejde videre med konkurrenceresultatet, vil det ske i samarbejde med en af de to vindere, eventuelt med denne som konsulent el. lign. og for et honorar der fastsættes efter forhandling mellem parterne i henhold til Udbudsdirektivet art. 31 stk. 3”

Da idékonkurrencen er afholdt i maj 2008 og der er udbetalt præmier, må den, grundet tidsperspektivet, anses for at være afsluttet. Dermed kan der ikke efterfølgende peges på et enkelt forslag som vinder med henblik på realisering.

Københavns Kommune er ikke forpligtet til at inddrage de fire vindere af pladsen, hvis der afsættes midler til en renovering af Toftegårds Plads.

Kommunen kan dog lade sig inspirere af de præmiere forslag og bruge dem som ”idé katalog” i den videre proces, uden at forslagsstilleren skal inddrages. Hvis der bruges genkendelige elementer fra forslagene, vil det dog være en god idé at få forslagsstillere accept og undersøge hvorvidt denne ønskes nænt og give dem mulighed for at følge processen.

Det er i orden at sammensætte forslag og benytte ideer fra flere forskellige præmierede eller indkøbte forslag.

8. Bropolitikken



Til Teknik- og Miljøudvalget

Broåbningspolitik - budgetnotat til budgetforhandlinger 2012

Baggrund

I forbindelse med Københavns Kommunes overtagelse af driften af Langebro og Knippelsbro fra By & Havn I/S 24. januar 2012, skal Teknik- og Miljøforvaltningen etablere en driftsorganisation til betjening af broåbninger. Organisationen skal på sigt også varetage betjeningen af de kommende oplukkelige broer over Proviantmagasingraven, Christianshavns Kanal og Trangraven samt Cirkelbroen og den ny bro over Inderhavnen.

Organisation i kommunalt regi

Teknik- og Miljøforvaltningen har afdækket muligheder og forudsætninger for implementering og drift af en organisation i kommunalt regi, som kan varetage betjeningen af broåbninger. Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at finansieringen af organisationen indgår i budgetforhandlingerne 2012.

Model for betjening

En kommunalt forankret organisation i Center for Parkering til betjening af broåbninger foreslås implementeret over tre faser:

- Fase 1, år 2011: Etablering af basisorganisation, som kan varetage betjeningen af broåbninger fra 24. januar 2012. Dette skal ske i 2011, og forudsætter, at der til afholdelse i resten af 2011 afsættes 1,8 mio. kr. i anlægsudgifter (indkøb af IT-system, VHF og video). Hertil kommer 341.500 kr. i driftsudgifter, som findes på Teknik- og Miljøforvaltningens driftsramme for 2011.
- Fase 2, år 2012: Udvidelse af basisorganisation til at kunne varetage betjening af de planlagte broer over Inderhavnen, Christianshavns kanaler og Proviantmagasingraven fra primo 2013, hvor de forventes at stå færdige. Dette skal ske i løbet af 2012, og skønnes at udgøre 1,9 mio. kr. (fx uddannelse af personale, løn, tilkaldevagt, forsikringer, serviceaftaler).
- Fase 3, år 2013: Fuldt bemanded organisation træder i kraft primo 2013. De samlede årlige omkostninger til betjening af broåbninger forventes herefter at udgøre ca. 6,3 mio. kr. ved en fuldt bemanded organisation fra 2013, hvor de nye broer forventes at stå færdige

Etablering og drift af organisation	2011 (fase 1)	2012 (fase 2)	2013 (fase 3)
Anlægsudgifter	1.771.000		0
Driftsudgifter	341.500	1.859.750	6.337.225

Tabel 1: udgifter til etablering og drift af organisation, fase 1-3.

Ud over udgifter til betjening af broerne, er forsikring, serviceaftaler, mv. indeholdt i ovenstående driftsudgifter.

Drift og vedligehold

Hertil kommer udgifter til almindelig drift og vedligehold af hhv. eksisterende og fremtidige broer i 2012 og 2013, som angivet i nedenstående tabel. Herefter vil udgifterne til drift og vedligehold af de nye broer samt Bryggebroen og Teglværksbroen erfaringsmæssigt stige de næste 25 år, frem til år 2038, hvorefter udgiftsniveauet vil være stabilt:

Udgifter til drift og vedligehold	2012 (fase 2)	2013 (fase 3)	2038
Eksisterende broer	5.086.500	5.086.500	6.821.500
Nye broer		1.625.300	3.925.300
I alt, kr.:	5.086.500	6.711.800	10.746.800

Tabel 2: udgifter til drift og vedligehold efter 24. januar 2012.

Udgiftsniveauet i 2010

I 2010 var der samlet afsat 2 mio. kr. på driftsbudgettet til betjening af Knippelsbro, Langebro og Bryggebroen, jf. tabel 3. Hertil kommer den andel til betjening af Langebro og Knippelsbro, som betales af By & Havn, nemlig ca. 1,5 mio. kr. De reelle omkostninger ved betjening af de tre broer er således ca. 3,5 mio. kr.

Desuden var der afsat 2,83 mio. kr. til drift, service og vedligehold samt belysning og vintertjeneste til de eksisterende broer (uden Teglværksbroen, som blev indviet januar 2011), jf. tabel 3. Hertil kommer den andel til drift og vedligehold af Langebro og Knippelsbro, som betales af By & Havn, nemlig ca. 1,35 mio. kr. De reelle omkostninger til drift og vedligehold af nedenstående broer er således ca. 4,18 mio. kr.

Budget 2010	Betjenings-udgifter		Vedligehold, service og drift		Belysning og vintertjeneste
	By & Havn	Københavns Kommune	By & Havn	Københavns Kommune	Københavns Kommune
Knippelsbro	765.000	765.000	544.000	685.000	33.900
Langebro	735.000	735.000	801.000	990.000	69.400
Bryggebroen		500.000		100.000	204.000
Bryghusbroen				350.000	8.800
Nyhavnsbroen				375.000	15.400
Sum	1.500.000	2.000.000	1.345.000	2.500.000	330.500
Delsum	3.500.000		4.175.500		
I alt, kr.	7.675.500				

Tabel 3: Samlede udgifter til drift, betjening og vedligehold af oplukkelige broer i Københavns Havn, jf. budget for 2010.

9. Grønnere udbygningsaftaler



Notat: Grønnere udbygningsaftaler - sikring af den afledte drift

Baggrund

Københavns kommune indgår i disse år udbygningsaftaler med private bygherrer om etablering af storbyhaver, gadetræer og andre grønne elementer, som kommunen efterfølgende påtager sig pasningen af. Der kan være tale om helt nye arealer eller om eksisterende områder, hvor der sker et væsentligt kvalitetsløft. Blandt de nyere eksempler er NV-parken og Sønder Boulevard samt gadetræer i Skelbækgade og ved den kommende istandsættelse af Politortorvet og Bernstorffsgade.

Herved skabes et pres på forvaltningens øvrige driftsopgaver, hvilket medfører en forringelse af kvalitetsniveauet enten i de nye eller de eksisterende byområder, med en resulterende fare for forslumning.

Indhold

I de fleste udbygningsaftaler er der tilføjet nye storbyhaver, parker eller grønne områder til byen med et indhold af inventar, rekreative anlæg, legepladser, haver, blomster, buske og træer. Mange eksisterende grønne områder kan passes inden istandsættelse for under 10 kr. per m². Nyanlagte storbyhaver og andre anlæg med et mere ambitiøst indhold og udformning kræver en pleje, der typisk koster op til 50 kr. per m². I de fleste udbygningsaftaler er der ligeledes tilføjet nye markante træplantninger. Der bør afsættes 1.250,- per træ per år til vanding, beskæring, saltbeskyttelse mm. Der regnes med 500 træer om året.

De økonomiske konsekvenser

Forslaget er at oprette en pulje, som udmøntes i takt med, at der indgås konkrete udbygningsaftaler der medfører afledt drift.

Overskydende midler fra puljen går tilbage i kassen.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2012 p/l	2011	2012	2013	2014	2015	*
<i>Anlæg:</i>						
- Forprojektering						*
-						
Anlægsudgifter i alt		0	0	0		
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift, gadetræer		600	1.200	1.800	2.400	
- Vedligehold og drift, haver		700	1.400	2.100	2.800	
Afledte serviceudgifter i alt		1.300	2.600	3.900	5.200	

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

10. Budgetpres på byfornyelsesområdet - områdefornyelse



Notat: Budget 2012 - baggrundsnotat om budgetpres på byfornyelses-området dvs. områdefornyelse, bygningsfornyelse og friareal-forbedringer

I. Indledning

I forbindelse med opstarten af beslutningsprocessen om budget 2012 redegøres her for et stigende budgetmæssigt pres, der forudses i 2012 og fremover på byfornyelseskontoen som følge af vedtagne og forventede politiske beslutninger indenfor følgende tre byfornyelsesindsatser:

- **Områdefornyelser** (op til 33 % finansieres af staten).
- **Bygningsfornyelse** (op til 50 % statsfinansieret)
- **Friarealforbedringer** (op til 50 % statsfinansieret)

I. A Konklusion

Byfornyelsesindsatsen finansieres med op til halvdelen af staten, og vurderingen er, at nye politiske beslutninger på området vil kunne opnå statsstøtte, men ikke vil kunne finansieres indenfor den eksisterende kommunale budgetramme.

Alt andet lige er der fremover i gennemsnit behov for et årligt nettobudget på 145 mio. kr., hvis kommunen fortsat skal matche de forventede statslige rammer. Det årlige budget udgør ca. 125 mio. kr. Hvis budgettet ikke forhøjes, vil det formentlig være nødvendigt at overføre budget fra 2013 til 2012 og fra 2014 til 2013 samtidig med, at der ikke kan træffes beslutninger nok til at matche alle statslige rammer.

De udgiftsmæssige konsekvenser af at matche de pr. dags dato forventede statslige rammer i årene 2011-2014 fremgår af vedlagte oversigt.

II. Områdefornyelse

II.A. Baggrund og problemstilling

Københavns Kommune har i en årrække investeret i områdefornyelser i nedslidte og udsatte områder af byen. Områdefornyelse er en helhedsorienteret, langsigtet og bredspektret byfornyelsesindsats, som bidrager til en forøget livskvalitet hos borgerne og er med til at skabe bæredygtige byområder - fysisk, socialt og kulturelt - der kan sikre mangfoldighed og sammenhængskraften som er Københavns varemærke jf. ”Den tænkende storby - Københavns Kommuneplan 2009”.

Regeringen har ved indgangen af 2011 udpeget 10 særligt udsatte områder i København – den såkaldte ”ghettoliste”. De særligt udsatte boligområder er alle lokaliserede i de nedslidte og udsatte byområder, som enten har områdefornyelse, eller som er på listen over byområder, som har behov for områdefornyelse.

Der er fremover behov for nye indsatser for at sikre, at boligområderne i København er attraktive, trygge og sammenhængende med den omgivende by. Dermed bidrages til et trygt og godt byliv med plads til alle gennem fokus på byrum og lokale indsatser jf. ”Mindre kriminalitet og mere tryghed 2010-2014 - Sikker By programmet” og ”Metropol for mennesker - Vision og mål for Københavns byliv 2015”.

Teknik og Miljøforvaltningen screener årligt byen for, om der er områder i byen, der er på vej i en negativ udvikling, og som har behov for en indsats. Områdefornyelse er derved en investering, som skal virke forebyggende, så der sikres en god og bæredygtig udvikling i alle områder af København.

II.B. Områdefornyelsens budgetbehov

Områdefornyelserne er støttet af Socialministeriet med op til 1/3 af de samlede udgifter. Områdefornyelserne løber over 7 år, og udgifter fordeler sig med 0 kr. i beslutningsåret og 1/6 de følgende 6 år.

Årligt afsætter ministeriet 50 mio. kr. til områdefornyelser. Københavns Kommune får som regel mindst 40 % af byfornyelsesmidlerne fra Staten, det vil sige 20 mio. kr. om året til områdeløft. Da refusionen udgør 1/3, skal kommunen årligt i gennemsnit afholde 60 mio. kr. til områdefornyelse for at opnå tilskuddet på 20 mio. kr. Nettoudgiften bliver 40 mio. kr. om året.

III. Bygningsfornyelse og friarealforbedringer

III.A. Baggrund og problemstilling

Bygningsfornyelsen og friarealforbedringerne er en efterhånden mangeårig indsats for at skabe tidssvarende, økonomisk overkommelige boliger og attraktive nære udendørsområder af stor betydning for beboernes livskvalitet. Indsatsen bidrager til en mangfoldighed i beboersammensætningen og styrker en social, økonomisk og miljømæssig bæredygtig udvikling af byen jf. ”strategien for bæredygtig byfornyelse 2009-2013”. De fysiske forbedringer er en integreret og vigtig del af områdefornyelsesindsatsen.

Der findes stadig ca. 33.000 boliger i København uden eget bad. Heraf har ca. 4.500 desuden toilet udenfor lejligheden. Særligt de ældre bygninger har utætte vinduer, manglende isolering og ventilering, der

påvirker indeklimaet negativt og er dyrt i energiforbrug. Udover at hæve boligstandarden er bæredygtig fornyelse af bygningerne medvirkende til at realisere visionen om, at København er CO2-neutral i 2025.

Fælles gårdhaver giver mødesteder og legepladser tæt ved boligen og gør København grønnere med gode muligheder for tilpasning til klimaændringer med lokal nedsivning af regnvand og afkøling.

Samlet for byfornyelsesindsatsen er, at den er med til at sikre investeringer i København og herigennem byggeaktivitet og beskæftigelse i overensstemmelse med målene i det politiske oplæg ”Kick Start København”.

III.B. Byfornyelsens budgetbehov

I 2011 forventes Københavns kommune at få en ordinær statslig ramme på 80 mio. kr. og en ekstraordinær ramme på 31,4 mio. kr. til bygningsfornyelse i områdefornyelsesområder. Det kræver et kommunalt nettobudget på 111,4 mio. kr. at matche denne ramme. Udgiften forventes at fordele sig over årene 2013-2015 med 20 % i 2013 og 40 % i 2014 og 2015.

I 2012 og fremover forventes Københavns Kommune at få 80 mio. kr. i ordinær ramme til bygningsfornyelse og gårdhaver og 25 mio. kr. i ekstraordinære rammer til bygningsfornyelse i indsatsområder. Det kræver et nettobudget på 105 mio. kr. at matche disse rammer. Udgiften forventes at fordele sig over årene 2014-2016 med 20 % i 2014 og 40 % i 2015 og 2016.

Nedenstående tabel viser behovet for yderligere budget til byfornyelsesområdet for at matche statens rammer. Det skal bemærkes at behovet for yderligere budget først opstår fra 2015. Hvis budgettet ikke forhøjes, kan det være nødvendigt at overføre budget fra 2013 til 2012 og fra 2014 til 2013..

	2011	2012	2013	2014	2015
Budgetbehov	90.059	166.250	111.250	102.641	203.798
Forventet budget	94.403	123.536	125.544	125.805	125.805
Manglende budget	4.344	-42.714	14.294	23.164	-77.993

11. Behandling af altansager



Notat: Budgetnotat til budget 2012 - behandling af altansager

På TMU-mødet den 13. december 2010 blev der til budgetforhandlingerne for 2012 bedt om en vurdering af, om der kan opnås økonomiske besparelser ved at ændre sagsbehandlingsniveauet for den konstruktive behandling af altansager.

I Konstruktionsafdelingen i Center for Byggeri er ansat en områdeleder og 10 medarbejdere. Der bliver i afdelingen brugt 1,5 - 2 årsværk på altansager pr. år.

Formålet med myndighedsbehandlingen

Formålet med myndighedsbehandlingen af de statiske forhold er at sikre, at der foreligger en tilstrækkelig dokumentation for statiske forhold.

Myndighedskrav med tilhørende vejledningsmateriale fremgår af dels BR 10 (bygningsreglementet), Eurocodes med Nationale Annekser (konstruktionsnormer) samt SBI-anvisning 223 af 9. marts 2009 om den statiske dokumentation.

SBI 223:

- ”Myndigheden foretager en vurdering af dokumentationens omfang og karakter, og udbeder sig eventuelt supplerende materiale”.
- ”Myndigheden vurderer, om den statiske dokumentation er fyldestgørende”.
- ”Formålet er ikke at kontrollere den statiske dokumentations rigtighed”.

For at kunne vurdere tilstrækkeligheden af den fremsendte dokumentation, er det nødvendigt at sagsbehandleren sætter sig ind i den aktuelle altansag, herunder især altanens understøtning og ophängning på den eksisterende bygning.

Center for Byggeri har et stort kendskab til den ældre bygningsmasse i København med hensyn til stabilitet og bæreevne, hvilket giver en langt større rutine end en rådgiver, der i sagens natur ikke kommer til at se det samme antal altansager.

Det skal i den forbindelse anføres, at det er ejers/rådgivers ansvar, at bestemmelserne i byggelovgivningen overholdes.

Aktuel behandling af altansager

Altansager behandles efter følgende procedure i Konstruktion:

1. Registrering af sagen.
2. Hurtig faglig visitering af sagen, som resulterer i en teknisk sagsbehandling eller tilbagesendelse af sagen, såfremt den statiske dokumentation er for mangelfuld eller for fejlbehæftet.

3. Teknisk sagsbehandling i form af stikprøvekontrol af bærende konstruktioners fornødne sikkerhed og holdbarhed, herunder sikring af, at projektet er udført i henhold til vores altannotat (som ligger på kommunens hjemmeside). Såfremt der er større fejl eller mangler kontaktes ansøger.
4. Udarbejdelse af konstruktionstilladelse med relevante betingelser.

Udover ovenstående er der en løbende dialog med ansøger eller dennes rådgiver pr. mail eller telefon. Denne kontakt kan blandt andet være en uddybning af punkterne i vores altannotat, forespørgsel til forventet afslutning af sagsbehandlingen eller forklaring af punkter i den endelige konstruktionstilladelse.

Ovennævnte procedure understøtter:

- TMF Strategikort 2011-14: Tryghed i byens rum”.
- CBG Strategikort 2011-2014: ”Center for Byggeri er med til at sikre, at bygningsmassen er solid og forsvarlig”, ”Københavnerne skal føle sig trygge i byen hvad angår sikkerhedsperspektivet i, at byggeriet ikke styrter sammen om dem”.
- HOD (Helhedsorienteret Driftsstrategi): ”Borgerne kan være sikre på, at byens bygninger ikke falder sammen, men derimod er sikre at opholde sig i”.

Aktuelt ressourceforbrug

Der er i 2010 behandlet ca. 150 altansager, hvilket svarer til 1,5 - 2 årsværk.

Forslag til økonomiske besparelser

Herunder er 2 forslag til økonomiske besparelser ved ændring af altansagsbehandling:

Forslag 1:

Der foretages en reel sagsbehandling som den nuværende i Konstruktion, dog uden kontrol af rigtigheden af den statiske dokumentation.

Den skønnede ressourcebesparelse er på 10-15 % eller 0,25 årsværk, svarende til omkring 100.000 kr. pr. år.

Konsekvensen af denne løsning er:

- Fejl og mangler i de statiske beregninger konstateres ikke længere. Dette er dog som allerede nævnt ejers/rådgivers ansvar i alle tilfælde.
- Risiko for, at altankonstruktionerne ikke opfylder lovgivningskrav vedrørende styrke og stabilitet, hvilket i værste fald kan medføre større risiko for nedstyrtning af altaner.

- En dårligere kvalitet af altankonstruktioner, hvilket kan bevirke øgede vedligeholdelsesomkostninger. Dette er dog ejers eget ansvar.

Forslag 2

Altansager behandles efter ”Frederiksberg-modellen”. Denne model indebærer, at der opsættes standard-altaner i Københavns Kommune efter helt bestemte ophængningsprincipper (statiske modeller) og begrænsninger mht., hvor altaner kan opsættes, og hvor store altaner kan være.

Den skønnede ressourcebesparelse er på 1 årsværk, svarende til omkring 400.000 kr. pr. år.

Konsekvensen af denne løsning er de samme som for løsning 1, hvortil kommer:

- Ensformig arkitektur i byen.
- Utilfredse borgere, der ikke har indflydelse på altanens størrelse og udformning.

12. Vintertjenesten



Notat: Opfølgning på drøftelse af vintertjenesten

I forbindelse med drøftelse af vintertjenesten på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 24. januar 2011 blev der stillet nedenstående specifikke spørgsmål, som hermed besvares:

1. *Kan vi gøre noget ved ryddebredden? Kan plove på cykelstierne blive bredere?*

Vintertjenesten rydder sne med motorkost i en bredde på 1,4 m. Selve motorkosten har en samlet bredde på ca. 1,6 m. Det vil derfor være hensigtsmæssigt at investere i skrabeblade (plove) med en bredde på 1,6 m. Herved sikres det, at cykelstierne kan holdes "åbne" ved moderate snemængder.

Plove med en bredde større end 1,6 meter er ikke muligt, dels på grund af de mellemstore traktors begrænsede motorkraft og dels på grund af de mange relativt smalle cykelstier. En investering i skrabeblade med en bredde på 1,6 meter vurderes at medføre en omkostning på 440.000 kr.

2. *Hvad vil bygningerne til saltfjernlager koste - skal vi købe bygningerne?*

Vintertjenesten har indledt forhandlinger med virksomheder, der kan tilbyde opbevaring af salt i en allerede eksisterende lagerhal på eksempelvis Nordhavnen og Prøvestenen. Prisen for råderet på en lagerhal til opbevaring af 10.000 tons salt vurderes at være 0,5 mio. kr. årligt, hvilket primært udgør lejeudgiften for grunden, hvorpå lagerhallen er anlagt.

TMF har umiddelbart ikke egne arealer til opførelse af egen salthal. Det er vintertjenestens vurdering, at opførelse af egen lagerhal på lejet grund vil medføre langt højere omkostninger end den anbefalede løsning med leje af eksisterende hal.

3. *Hvor meget vil det koste at få cykelstierne op på Frederiksberg niveau?*
4. *Kan vi få udboret prisforskellen på små og store traktorer til snerydning - det virker ulogisk?*

Spørgsmål 3 og 4 besvares samlet:

Såfremt vintertjenesten skal have samme rutelængder og gennemkørselstider som Frederiksberg Kommune, vil det i en gennemsnitsvinter medføre følgende omkostninger:

Cykelstier:

Driftsomkostning til 88 ekstra cykelstitraktorer: 21 mio. kr.

Investering i materiel (saltspredere, skrabeblade mv.): 6,6 mio. kr.

Beregningsgrundlag for 88 ekstra traktorer til cykelstier		
	Nuværende 22 traktorer	88 ekstra traktorer
Beredskab	1,2 mio. kr.	4,8 mio. kr.
Vejrafhængige udgifter	5,0 mio. kr.	14,5 mio. kr.
Supplerende snerydning	0,0 mio. kr.	1,6 mio. kr.
I alt	6,2 mio. kr.	20,9 mio. kr.

Den gennemsnitlige timepris pr. traktor er 590 kr.

Kørebaser:

Driftsomkostning til 60 ekstra kørebasetraktorer: 3,2 mio. kr.

Beregningsgrundlag for 60 ekstra traktorer til kørebaser		
	Nuværende 99 traktorer	60 ekstra traktorer
Beredskab	1,7 mio. kr.	1,0 mio. kr.
Vejrafhængige udgifter	4,1 mio. kr.	2,2 mio. kr.
I alt	5,8 mio. kr.	3,2 mio. kr.

Den gennemsnitlige timepris pr. traktor er 760 kr.

Den store forskel i de ekstra omkostninger til vejrafhængige udgifter i relation til henholdsvis 88 og 60 ekstra traktorer beror på, at der i en gennemsnitsvinter ryddes sne på kørebaserne 6 gange, mens der saltes eller sneryddes og saltes på cykelstierne 56 gange.

Forskellen i de gennemsnitlige timepriser for cykelstetraktorer og kørebasetraktorer beror primært på traktorerens størrelser. På cykelstierne anvendes mellemstore traktorer mens der på kørebaserne anvendes store traktorer.

5. Kan vi ikke blive garanteret leverancerne på salt?

Det er som bekendt vinterens hårdhed der bestemmer vejbestyrelsernes behov for salt. Endvidere tager det generelt mellem 3 og 4 uger fra leverandørernes bestilling af salt til saltet kan leveres i dansk havn, naturligvis under forudsætning af at producenterne kan følge med efterspørgslen.

Såfremt leverandørerne skal sikre leverance af salt til vejbestyrelserne i hårde vintre, kræver det en meget stor udvidelse af deres lagerkapacitet i form af opførelser af nye haller og opfyldning af disse med vejsalt. Lagerhallerne og det indkøbte vejsalt skal naturligvis afskrives, hvilket vil medføre en stigning i priserne på vejsalt i de hårde vintre. I milde vintre med begrænset efterspørgsel efter vejsalt, vil en meget stor lagerkapacitet være direkte tabsgivende for leverandørerne. Vintertjenesten har allerede nu fået klare indikationer fra leverandørerne på, at interessen for en udvidelse af deres nuværende lagerkapacitet er beskeden, da en udvidelse økonomisk set vil være meget risikobetonet for dem.

Vintertjenestens anbefalede strategi for fremtidig sikring af de fornødne mængder vejsalt er på denne baggrund følgende:

- Etablering af et fjernlager på 10.000 tons vejsalt.
- Udvidelse af egne lagre til 4.000 tons vejsalt.
- Aftale med leverandør om garanteret levering af 6.000 tons vejsalt.

Vintertjenesten vil således kunne disponere over minimum 20.000 tons vejsalt til en hård vinter - svarende til 100 hårde vinterdage med et gennemsnitligt forbrug på 200 tons. Til orientering anvender vintertjenesten ca. 6.000 tons vejsalt i en gennemsnitsvinter.

6. Kan vi lave frivillige aftaler omkring rydning af private fællesveje?

Frederiksberg Kommune tilbyder grundejere på private fællesveje snerydning og saltning på kørebaner samt snerydning på fortovsarealerne. Grundejerne skal selv varetage snerydning af indkørsler og andre adgangsveje til grunden samt glatførebekæmpelse i form af saltning eller grusning af fortovsarealerne.

Frederiksberg Kommune udfører som udgangspunkt vintertjenesten på de private fællesveje en gang i døgnet. Grundejerne betaler for den udførte vintertjeneste som en del af ejendomsskatten med et fast årligt beløb, som er beregnet på grundlag af de reelle omkostninger i en gennemsnitsvinter pålagt et mindre administrationsgebyr.

Frederiksberg kommune har ca. 108 km offentlige vej og ca. 30 km private fællesveje. Der er mellem Frederiksberg Kommune og grundejere p.t. indgået aftaler om vintertjenesten på 18 vejstrækninger, svarende til ca. 10 % af de private fællesveje. Vinterarbejderne udføres af egne medarbejdere efter at vintertjenesten på de offentlige veje er afsluttet.

Københavns Kommune har ca. 410 km offentlige veje og ca. 371 km private fællesveje. De private fællesveje udgør således 47 % af kommunens samlede vejnet. Antallet af private fællesveje er ca. 1.200 og der er tilknyttet 284 grundejerforeninger til disse. Det er langt de færreste grundejere på de private fællesveje, som er tilknyttet en grundejerforening.

Såfremt Københavns Kommune skal tilbyde udførelse af vintertjeneste mod betaling til grundejerne på de private fællesveje skal ordningen dimensioneres med udgangspunkt i ligebehandlingsprincippet. Det vil sige, at kommunen skal kunne efterleve tilbuddet til alle grundejere, selv under forudsætning af, at hovedparten ønsker at tage i mod tilbuddet. Endvidere vil ligebehandlingsprincippet resultere i, at såfremt grundejerne på de private fællesveje tilbydes snerydning på fortovene skal dette tilbud

også gælde grundejerne på de offentlige veje. Opgaven bliver således meget omfattende, og vil indebære formentlig en fordobling af mandskab, materiel, pladskapacitet, saltlager mm..

Hertil kommer en omfattende administrativ opgave.

Det skal bemærkes, at forvaltningen jf. gældende lovgivning ikke må "tjene penge" på ordningen.

Det anbefales derfor, at forvaltningen ikke tilbyder at udføre vintertjeneste på de private fællesveje. Forvaltningen vil som en service naturligvis forsat rådgive grundejere og grundejerforeninger omkring deres muligheder for indgåelse af aftale med private entreprenører, som kan varetage vinterarbejderne for dem.