

Bilag 4.4 Byudvikling

aa: Handlingsplan Nordhavn Århusgade



Handlingsplan Nordhavn

ÅRHUSGADE (aa)



Eksempel på hvordan vejtræer kan gøre gaden grønnere.

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 Nordhavn kobles bedst muligt sammen.

Projektet skal ses i sammenhæng med udvidelse af Nordhavn Station, der optimerer skifteforhold mellem busser, tog og eventuel metro og sikrer en bedre visuel og rumlig forbindelse under jernbanebroen

Hvis der ikke arbejdes med en opgradering af Århusgade, vil der mangle en væsentlig sammenhæng mellem Østerbro og Nordhavn, og det lidt nedslidte gaderum vil ikke fremstå som det nye koblingspunkt, der er brug for.

Indhold

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

Sagsbehandler

Martin Thue Jacobsen

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

lidt tiltrængt liv som for eksempel Kulturhuset på Islandsbrygge og Kvarterhuset i Jemtelandsgade har gjort det i deres områder.

Projektet består af følgende:

- Etablering af 18 vejtræer (Lind) inklusiv dertilhørende belægnings- og jordarbejde på strækningen mellem Strandboulevarden og Østbanegade. Beregning foretaget ud fra Teknik- og Miljøforvaltningens erfaringstal. Der nedlægges to p-pladser.
- En forskønnelse af byrummet omkring Østerbro Medborgerhus.
- Forbedrede cykelforhold, der skal gøre det lettere og tryggere at cykle i Århusgade. Det kunne fx være som cykelgade, hvor alle trafikanter har ret til at færdes, men på cyklisternes præmisser. Beregningerne er foretaget ift. anlæggelse af cykelstier på begge sider af vejen - andre løsninger er dog mulige og skal undersøges nærmere i en forprojektering.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering	300				
- Udførelse af træer		1.200			
-forprojektering byrum		800			
Udførelse byrum			4.000		
Forprojektering Cykelforh.	500				
Udførsel Cykelforhold		2.700			
Etablering af erstatningspladser	110				
Anlægsudgifter i alt	910	4.700	4.000		
Heraf til KEjd					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- drift af vejtræer			23	23	23
Afledte serviceudgifter i alt			23	23	23

Note: *-markeringer betyder, at bevillingen i 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Table 2. Timing for infrastructure project

Infrastructure activity, timing	2013				2014				2015				2016			
	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
Træer og cykelforhold																
- Forprojektering afsluttet		X														
- Udbud gennemført			X													
- Anlægsbevilling givet				X												
- Opførelse igangsat					X											
- Opførelse afsluttet						X										
- Facilitet ibrugtaget						X										
Byrum																
- Forprojektering afsluttet					X											
- Udbud gennemført						X										
- Anlægsbevilling givet							X									
- Opførelse igangsat								X								
- Opførelse afsluttet										X						
- Facilitet ibrugtaget										X						

ab: Handlingsplan Nordhavn Sandkaj



Handlingsplan Nordhavn

Sagsbehandler
Martin Thue Jacobsen

SANDKAJ - kan blive byens nye solbeskinnede promenade og havnebad (ab)



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

Baggrund

I forbindelse med udviklingen af Nordhavn – Århusgadekvarteret - ønskes der, som led i planlægningen, en bred offentlig promenade langs den sydvendte Sandkaj. Sandkaj er en vigtig brik i udviklingen af Århusgadekvarteret. Sandkaj er indre Nordhavns hovedpromenade og har potentiale til at blive en ny attraktiv havnepark, der vil tiltrække mennesker og aktiviteter fra et stort opland. Den skal derfor kunne tilbyde et varieret udbud af rekreative muligheder med fokus på havnebad, vandaktiviteter, solbadning og gåture. For at opnå den ønskede anvendelse af promenaden skal den eksisterende kajkant udvides.

Det har ikke været muligt hidtil at finde private midler til realiseringen af Sandkaj. Såfremt kommunen ikke nu vælger at gå ind i finansieringen vil By & Havn derfor gå videre med realiseringen af det mindre projekt, der er planlagt som alternativ.

Lokalplanen muliggør et større og et mindre projekt for Sandkaj: Det større projekt indeholder en 17 m bred promenade, der er indrettet med faste opholdsarealer, beplantning og faciliteter der understøtter et varieret havne- og badeliv. Det mindre projekt indeholder en brygge på 5 m hvilket betyder at der ikke er de samme muligheder for ophold og heller ikke adgang til vandet som i det større projekt. Hvis det mindre projektet anlægges, bliver det ikke muligt senere at etablere den store promenade med plads til havnebad og andre vandrelaterede aktiviteter.

Indhold

Sandkaj er tænkt som 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.

Sandkaj skal skabe lettere adgang til vandet ved at etablere en meget offentlig promenade, der samtidig er led i en større byrumstrategi for Nordhavn, og bliver den væsentligste promenade i området.

Promenaden skaber rammerne for et havnebad og andre vandrelaterede funktioner som kan etableres på Sandkaj.

De økonomiske konsekvenser

Table 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering	7.000				7.000
- Udførelse	23.000	20.000			
Anlægsudgifter i alt	30.000	20.000			
Heraf til KEjd					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift			1.800	1.800	
Afledte serviceudgifter i alt			1.800	1.800	

Note: *-markeringer betyder, at bevillingen i 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Tidsangivelse

Table 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	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									

Drift

Drift og vedligehold varetages af grundejerforeningen i Nordhavn, jf. lokalplan nr. 463 Århusgadekvarteret i Nordhavn

Rammerne for etablering af Sandkajpromenaden er beskrevet i lokalplan for Århusgadekvarteret i Nordhavn

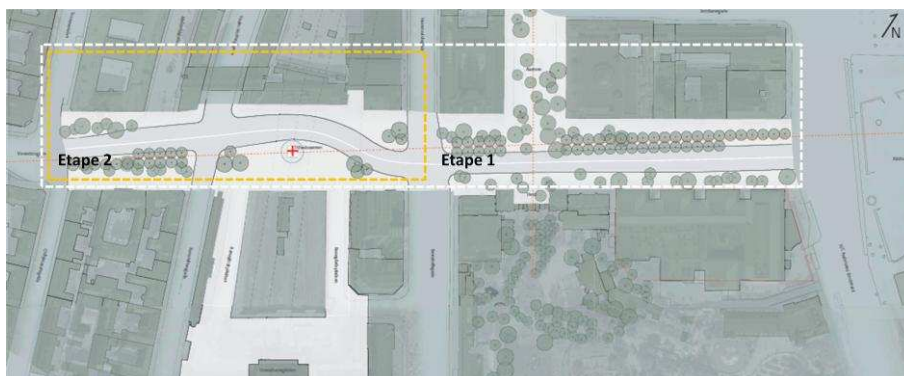
ac: Vesterbro Passage etape 2



Byrumsprojekter

VESTERBRO PASSAGE, Etape 2

- en helhedsløsning i et af byens markante rum (ac)



Sagsbehandler
Lotte Schiøttz

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

Baggrund

Vesterbro Passage er som en del af Metropolzonen et stort og markant gaderum, der i dag primært fungerer som transit rum. Byrummet har med sin beliggenhed og modernistiske arkitektur potentiale i international skala, som en del af byens dynamiske centrum.

Vesterbro Passage er også en vigtig brik i dannelsen af et mere sammenhængende fodgænger- og byrumsnetværk, der kan understøtte det byliv, som allerede findes og udspringer af områdets erhvervsliv og mange kultur- og underholdningstilbud.

Aktuelt sker der en stor udvikling i området med det nye Industriens Hus, Metro Cityringen på Rådhuspladsen, ny Scalabygning, nyt Axeltorv og Tivolis kommende kantbebyggelse.

1. etape af Vesterbro Passage (*H. C. Andersens Boulevard til Bernstorffsgade*) er finansieret med 'København i vækst' og projektudvikles nu med anlægsstart i efteråret 2012 og forventet færdiggørelse ultimo 2013.

2. etape (*Bernstorffsgade til Trommesalen*) forudsætter yderligere finansiering, men vil kunne gennemføres med udgangspunkt i det allerede udarbejdede projektforslag.

Vesterbro Passage er et af de få steder i byen, som kan rumme det hele: Fodgængere, trafik, ophold og grønt. Hvis projektets 2. etape ikke gennemføres, vil man ikke opnå en helhedsvirkning i byrummet, og de trafikale løsninger på 1. etape vil blive uklare.

Indhold

2. etape af projektet færdiggør en samlet byrumsomdannelse af Vesterbro Passage, og der kan skabes et markant og helstøbt byrum.

Der bliver både plads til fodgængere, plads til ophold og aktiviteter samt gode forhold for cyklister med kobling til den nye cykelsti på Vesterbrogade og til bus, tog og metro ved Hovedbanegården. Bus- og biltrafikken vil kunne afvikles som i dag på et vejareal, der er tilpasset de faktiske behov.

Det bliver samtidig et grønt kvalitetsbyrum med en markant træplantning, der vil gøre området mere attraktivt. Beplantning udformes som en blanding af klassisk allé-beplantning og fritstående trægrupper, der tilsammen vil give byrummet en særlig identitet. Der nedlægges 6 p-pladser, som kan erstattes i Trommesalen.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	*
<i>Anlæg:</i>				
- Forprojektering	2.500*			2.500*
- Anlæg	15.000			
-Anlæg		20.000		
Anlægsudgifter i alt	17.500	20.000		2.000
<i>Afledte serviceudgifter:</i>				
- Provenutab p-pladser		90	90	
- Vedligehold og drift				
- Drift af gadetræer		33.8	67.5	
Afledte serviceudgifter i alt		33.8	67.5	

Note: *Markering betyder at bevillingen i 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start. Det vil være en fordel hvis forprojekteringen sker i umiddelbar forlængelse af etape 1, hvorfor der søges om en stjernemarkering.

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt Etape 2

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	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

Koordinering med andre projekter i området - byggeprojekter, trafikafvikling i anlægsperioden og forsyningsvirksomhed. Københavns Energi skal etablere fjernkølingsforsyning forud for projektet, det betyder, at der ved projektets igangsætning vil gå 9-12 mdr. med forsyningsarbejder, inden etape 2 kan anlægges.

Tidligere afsatte midler

I forbindelse med overførselssagen fra 2010 til 2011 har BR bevilliget 25 mio. kr. til omdannelse af Vesterbro Passage (Etape 1 - Vesterbrogade fra H.C. Andersens Boulevard til Bernstorffsgade). med udgangspunkt i en principløsning, om at tilpasse byrummet til de faktiske behov. Der er derudover indgået en frivillig udbygningsaftale med DI om omdannelse af fortov og vejareal omkring det nye Industriens Hus.

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Budgetaftale 2010:</i>					
<i>"Kickstart København":</i>					
<i>Budgetaftale 2011:</i>					
<i>"KBH i Vækst"</i>	1.500	8.000	15.500		
<i>Budgetaftale 2012:</i>					
<i>DI udbygningsaftale</i>			6.000		
Afsatte midler i alt	1.500	8.000	21.500		
Heraf forbrugt	1.500				

ad: Byrumsprojekter Istedgade



Byrumsprojekter

ISTEDGADE, 2. Etape (Helgolandsgade til Gasværksvej) (ad)

Gaden som mødested - brede fortove, hævede kryds, fartdæmpning og ny belysning giver plads til alle



Baggrund

Istedgade er en vigtig cykelforbindelse i byen og samtidig en aktiv lokale handeigade, der derfor ofte kan opleves som et lidt kaotisk sted for både cyklister og fodgængere.

Ved at forbedre forholdene for cyklisterne, krydsningsmulighederne og etablere særlige busløsninger kan hele gaderummet blive mere velfungerende og det lokale byliv styrkes.

1. etape af Istedgade-projektet (Reventlowsgade til Helgolandsgade) som er finansieret, er under planlægning med forventet anlægsstart i 2012.

2. etape (Helgolandsgade til Gasværksvej), som endnu ikke er finansieret, kan anlægges i forlængelse af 1 etape. Med udgangspunkt i det godkendte projektforslag kan udarbejdes hovedprojekt for 2. etape.

På Borgerrepræsentationens møde 28. august 2009 blev det besluttet at udvikle en samlet helhedsplan for Istedgade. Der er derefter på baggrund af et workshop-forløb med deltagelse af Vesterbro Lokaludvalg, lokale borgere, rådgivere og forvaltning udarbejdet et dispositionsforslag for den fremtidige indretning af hele Istedgade; fra Reventlowsgade til Enghave Plads.

Teknik- og Miljøudvalget godkendte 21. juni 2010 projektforslag for hele Istedgade samt anvendelse af anlægsmidler til detailprojektering og anlæg af 1. etape af 'Bedre forhold for cyklister i Istedgade'.

Indhold

Projektforslaget lægger vægt på at bevare Istedgades unikke identitet, samtidig med at forbedre trygheden for cyklister og gående.

Sagsbehandler
Mette Tobiasen

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

Omdannelsen af Istedgade skal sikre gode forhold for cyklister og fodgængere, samt at der etableres bredere fortove og hævede flader ved sidegaderne, der forbedrer fodgængernes krydsningsmuligheder. Det understøtter handelslivet og gaden som mødested.

Cyklisternes sikkerhed forbedres ved at hastigheden dæmpes med hævede flader og særlige fremrykkede busperroner, hvor cyklisterne kører inden om busserne. Færdselsbelysningen opdateres til københavner standard og bliver suppleret med identitetsskabende belysning på fortovsudvidelserne.

De økonomiske konsekvenser

Det er i 2010 vurderet, at der under de daværende kendte forudsætninger skal anvendes 8,7 mio. kr. Udgifterne til trafikafvikling er efterfølgende steget, ligesom udgifterne til interne projekteringsudgifter. Der nedlægges 10 p-pladser, som tidligere er godkendt af Teknik- og Miljøudvalget i forbindelse med projektforslaget.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering: Projektudvikling, planlægning frem til entreprisudbud	500*	200			500*
- Anlægsudgifter, tilsyn		8.000			
Anlægsudgifter i alt	500	8.200			500*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
Tabt provenu 10 p-pladser	150	150	150	150	
Afledte serviceudgifter i alt					

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	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	x															
- Anlægsbevilling givet	x															
- Opførelse igangsat		x														
- Opførelse afsluttet								x								
- Facilitet ibrugtaget								x								

Ovenstående er under forudsætning af at hovedprojektering kan i gang sættes i 3. kvartal 2012, og at forprojektering er afsluttet i 4. kvartal 2012, senest primo 1. kvartal 2013.

Risikovurdering i anlægsprojekter

Koordinering med andre projekter, trafikafvikling i anlægsperioden, øvrige anlægsarbejder i byen fx Metro, uforudsete ledninger, øgede anlægsudgifter som følge af stigende entreprenørpriser

Tidligere afsatte midler

Projektudvikling frem til og med projektforslag af hele Istedgade og anlæg af Etape 1: 5,7 mio. kr.

Der er afsat midler i forbindelse med Cykelpakke II, jf. Borgerrepræsentationen 13. juni 2007, og de forventes anvendt som vist nedenfor.

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr. (løbende p/l)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Budgetaftale 2010:</i>								
<i>"Kickstart København":</i>								
<i>Budgetaftale 2011:</i>								
<i>"KBH i Vækst"</i>								
<i>Budgetaftale 2012:</i>								
<i>Cykelpakke II:</i>		5.700						
Afsatte midler i alt		5.700						
Heraf forbrugt	5	698	1.517	844	3.740			

ae: Byrumsprojekter Snorresgade



Byrumsprojekter

SNORRESGADE - genetablering af en lukket stiforbindelse - en lokal smutvej der kan forbinde to legeområder og gøre livet lettere for fodgængerne (æ)

Sagsbehandler
Lotte Schiøttz

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	



Baggrund

På Islands Brygge er der etableret et nyt legeområde, som forbinder legepladserne mellem børneinstitutionerne Snorretoppen og Bryggen.

Den ene institutions legeområde rummede tidligere en stiforbindelse, på tværs af det gamle banetracé, som nu ønskes genetableret. Ved at etablere stien sikres dels det sammenhængende legeområde til institutionerne og dels en oplagt genvej gennem området, der vil opfordre flere til at gå. En genåbning af stien har stor betydning for Amager Vest Lokaludvalg.

Indhold

Stien genskabes som en grøn forbindelse mellem Snorresgade og Islands Brygge på tværs af det nye legeområde. Stien skal være tryk at færdes på og at opholde sig i. Desuden skal den være tilgængelig for alle. Der er udarbejdet et skitseprojekt for stien, og der kan med fordel samtidig lægges fjernvarmeledninger.

Table 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016	*
<i>Anlæg:</i>					
- Projektudvikling	100*	25			100*
- Anlæg	200*	400			200*
Anlægsudgifter i alt	300*	425			300*
Heraf til KEjd					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
Afledte serviceudgifter i alt					

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Table 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	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													
- Opførelse igangsat				x												
- Opførelse afsluttet						x										
- Facilitet ibrugtaget						x										

af: Fortsat drift af nye lommeparker



Fortsat drift af nye lommeparker (af)

Sagsbehandler
Peter Andreasen

Baggrund

I budgetaftalen for 2009 (BR 9/10 2008), punktet ”Miljømetropol: Lommeparker, træer m.v.”, blev der til drift af lommeparker givet en bevilling på 3 mio. kr. årligt i perioden 2009-2012.

Denne midlertidige driftsbevilling søges nu gjort permanent.

Indhold

Der eksisterer i øjeblikket to lommeparker i Østerbro Bydel, Odinsgade/Jagtvej (indviet 2009) og på Sifs Plads (Lersø Park Allé / Ver-
mundsgade) (indviet 2011)).

Derudover er en række nye lommeparker under opførelse i de kom-
mende år. Det drejer sig om Litauens Plads i bydelen Vesterbro
(2012), Gadekærsvvej i Valby (2012/13), Majporten i Amager Vest
(2012) og lommeparken på Frederikssundsvej/Korsager Allé (2013) i
Brønshøj-Husum.

Driftsbevillingen på 3 mio. kr. søges altså til drift af såvel eksisterende
som kommende lommeparker. Midlerne ønskes anvendt til renholdel-
se, herunder opsamling af affald, gartnerisk vedligeholdelse, fjernelse
af graffiti og reparationer efter hærværk og slid.

Bevillingen skal sikre, at vedligeholdelsen af lommeparkerne kan ske
uden at tage midler fra de øvrige grønne arealer i byen, med en deraf
følgende reduktion i det generelle ren- og vedligeholdelsesniveau.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016	Følg. år.	*
Serviceudgifter i alt	3.000*	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000*

I budgetårene 2017 og frem skal bevillingen fortsætte som fast bevil-
ling.

Tabel 2. Tidsangivelse for driftsaktivitet

Driftsaktivitet, tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	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
Vedligeholdelse	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr. (løbende p/l)	2009	2010	2011	2012
<i>Budgetaftale 2009:</i>	3.000	3.000	3.000	3.000
Afsatte midler i alt	3.000	3.000	3.000	3.000
Heraf forbrugt	3.000	3.000	3.000	3.000

Risikovurdering

Forvaltningen mener ikke, at der er nævneværdige risici forbundet med driftsbevillingens økonomi og tidsplan.

ag: Cykelpakke VI



Cykelpakke 6/Fra god til verdens bedste cykelby (ag)

Sagsbehandler
Pia Preibisch Behrens

Baggrund

Gode cykelforhold skaber en fleksibel, enkel og hurtig form for mobilitet, som mange Københavnerne og udefra kommende oplever som et væsentligt bidrag til "det gode københavnerliv".

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"). Desuden vil Cykelpakke 6 ligge i naturlig forlængelse af tidligere cykelpakke og den nye Cykelstrategi, som blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 1. december 2011.

I dette budgetønske indgår *ikke* – som i de foregående cykelpakker – de projekter, der kan bringe København nærmere målet om et fuldt udbygget "PLUSnet", hvor der sikres særlig høj standard for plads, krydsninger og vedligehold på de mest befærdede cykelruter i byen (jf. Cykelstrategien s. 11). Udbygning af "PLUSnet" udgør den primære indsats i budgetønsket "Cykelbyen Klima" (f), eftersom PLUSnettet er en væsentlig del af Klimahandlingsplanen for så vidt angår "Cykelbyen".

Indhold

Generelt har projekter der understøtter cykling en fornuftig samfundsøkonomisk effekt bl.a. pga. 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.).

I cykelpakken er lagt vægt på projekter, der fremmer byudviklingen, herunder

- Udbygning af grundlæggende cykelinfrastruktur
- Grønne cykelruter (Amagerruten, Grøndalsruten og Vigerslevsruten)
- Cykelparkering, der batter
- Kampanjer med fokus på hensynsfuld adfærd
- Indsats særlige målgrupper, herunder fremme cykling blandt indvandrere og indkøb på cykel

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

- Udbygning af cykelruteplanlægger
- Forbedrer mulighederne for cykling i børnehøjde og for ældre

I de tidligere cykelpakker har der også været projekter, som udbygger "PLUSnettet", men som nævnt indledningsvist er disse projekter ikke en del af Cykelpakke 6, men indgår i budgetindspillet "Cykelbyen klima" (f). Det anbefales, at der i den endelige budgetaftale fortsat afsættes midler til projekter, der udbygger "PLUSnettet".

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016	*
<i>Anlæg:</i>					*
Bedre cykelinfrastruktur	6.000	7.500	3.000		
Grønne cykelruter	10.000	17.000	18.000		
Cykelparkering	1.000	2.000	1.000		
Kampagner	1.500				
Indsats særlige målgrupper		1.000			
Udbygning af ruteplanlægger	1.000	1.000			
Projektstyring og dokumentation	1.500				
<i>Anlæg erstattings p.plads</i>	3.500				
Anlægsudgifter i alt	24.500	28.500	22.000		
Heraf til KEjd					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift**	50	100	100	100	
- Provenutab p.pladser	1.005	1.005	1.005	1.005	
Afledte serviceudgifter i alt	1.055	1.105	1.105	1.105	

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

** Der har ikke været tid til at indhente præcist bud på D&V omkostninger, tallet her er et skøn, bl.a. baseret på en ca. D&V pris pr. km cykelsti på 20.000 kr.

OBS: Se excel bilag Cykelpakke 6 – for beskrivelse af de specifikke projekter, herunder økonomi og parkeringskonsekvenser.

Tidsangivelse

Cykelpakke 6 består af en række meget forskelligartede projekter, lige fra større traditionelle anlægsprojekter til små løsninger hvis funktion i høj grad også er kommunikativ. Projekterne har af samme årsag meget forskellig tidsplan. Nedenfor er sat en række krydser for at rumme den store forskel i gennemløbstid.

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

Anlægsaktivitet	2013	2014	2015	2016
-----------------	------	------	------	------

tidsangivelse	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	X								
- Opførelse igangsat		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
- Opførelse afsluttet													X			
- Facilitet ibrugtaget													X			

Risikovurdering i anlægsprojekter

Risikoen i forbindelse med den samlede cykelpakke anslås som middel. Der er tale om mange, men som hovedregel ikke komplicerede projekter. De mange projekter stiller dog store krav til forvaltningens eksekveringstempo. Endvidere kræver flere af projekterne samarbejde med andre parter, fx er nogle af projekterne afhængige af Politiets godkendelse. Antallet af projekter samt afhængigheden af andre parters godkendelse kan medføre forsinkelser.

Nogle af projekterne i Cykelpakken vil ikke kunne gennemføres uden konsekvenser for bilparkeringspladser, jf. tabel 3. I bilaget fremgår vurderingen af konsekvensen for bilparkeringspladser for det enkelte projekt.

Tabel 3. Opsummering af konsekvenser for bilparkeringspladser*

Rød zone	10
Grøn zone	36
Blå zone	70
Uden for zone	10

*Opsummeringen er baseret på bedste bud, jf. bilag 1.

Flere forvaltninger/udvalg

Midlerne forventes alle håndteret af TMU og TMF.

Tidligere afsatte midler

Tabel 4. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

Afsatte midler på området i tidligere budgetaftaler:					
	2010	2011	2012	2013	2014
Afsatte midler i budgetaftale 2011 til cykelområdet (Cykelpakke V)			75.000		
Afsatte midler i forbindelse med Kickstart København (heraf ca. 80 mio. kr. til cykelpakke Østerbro) marts 2010		45.000	50.000	5.000	

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					
Afsatte midler i alt	30.000	76.000	188.000		
<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 6 inkl. Bil P konsekvenser og prisskøn på projektniveau.

Bilag 1: Cykelpakke 6, Projektoversigt

P-Zone	Projekt nr	Sted/projekt	Fra og til	Beskrivelse af projektet	Kategori	Projekt pris (skøn)	P-omkostninger (erstatningspl. blå zone)	Provenuetab (grøn + rød zone)	Behov for nedlæggelse (skøn)			Bil-trafik	Cykler	Cykler i spidstimen	Del af		
									Min	Max	Bedste bud				Hvdt	Hvdt	Plus-nettet
grøn	1	Holbergsgade og Toldbodgade	Niels Juels Gade til Skt Annæ Plads	Holbergsgade: Cykelbaner, mulighederne for ensretning for biler undersøges for at skabe plads til cykelbaner uden store konsekvenser for Cykel P. Ny bro over Inderhavnen vil generere endnu flere cyklist i Toldbodgade. Toldbodgade: Mulighederne for ensretning eller fredliggørelse undersøges for at skabe plads til cykelbaner (bro over inderhavnen + projekt i havnegade vil føre til forøget cykeltrafik på strækningen). Projektet skal dog tænkes sammen med øget biltrafik fra ombygning på Nørreport st.	bane	4		0,465	21	53	31	12700	2000	400	nej	nej	nej
Udenfor zone	2	Brønshøjvej - Gaunøvej - Annebergvej - Primulavej	Frederikssundsvej - Godthåbsvej	cykelbane i begge sider / fredliggørelse, giver et langt sammenhængende stykke med cykelsti. Der ligger desuden 2 skoler på ruten, og projektet vil forbedre forhold for busserne 2A og 10.	bane	3			0	0	0	5110	2300		nej	nej	nej
grøn	3	Kryds Øster Farimagsgade / Sølvgade + Øster Farimagsgade	kryds	Uheldsbelastet kryds med cyklistuheld. Cyklist mangler plads i krydset. Vigtigt missing link på Farimagsgade linjen. Tænkes sammen med "bedre bus" - projekt. Samt udvidelse af kort strækning på sydside af Øster Farimagsgade nord for Sølvgade	kry	4,5		0	0	0	0				ja	nej	ja
blå	4	Amagerruten (Øst/vest-del)	Havnen til Kløvermarken (rute tilbage til Svinget)	3-4 større "missing links" på ruten. Flyttes tilbage til Svinget	rute	14	2,5		40	80	50				nej	ja	nej
Udenfor zone	5	Amagerruten (Syd)	Kløvermarken til Kommunegrænse	Udbedringer og opgradering af grøn cykelrute, Etablering af cykelrute på villavejene og forbi haveforeninger. Hænger sammen med udbygning af den nordlige del af ruten.	rute	8			0	10	5				ja	ja	ja
Udenfor zone	6	Vestvolden, Cykelsupersti	Vestvolden	Vestvoldruten er en vigtig del af pendlersystemet i Storkøbenhavn. Forbedringer af belysning, belægning og krydsning af veje. Giver samtidig bedre adgang til Tingbjerg, hvis man sørger for forbindelse til området.	rute	5			0	0	0				nej	ja	ja
Udenfor zone	7	Gammel Jernbanevej	Valby Langgade - Toftegårds Allé	Svinget ved cykelgangbro over jernbanen gøres bedre for cyklist med sti eller baner samtidig skabes bedre forbindelse til Gåsebroen og Carlsberg ruten langs jernbanen.	sti	2			0	10	5	5300	1700	400	nej	nej	nej
Udenfor zone	8	Grøndalsruten	Hyltebjerg Allé - Fuglebakkens station	Grøn cykelrute i Grøndalsparken, åen i parken skal fritlægges og i samme ombæring kunne man etablere en cykelsti i parken. Grøn Rute og cykling i parken er i overensstemmelse med Udviklingsplanen.	rute	3			0	0	0	0			nej	ja	nej
Grøn	9	Bernstorffsgade	Tietgensgade - Politortorvet	eksisterende cykelbane opgraderes til cykelsti grundet utryghed. 600 meter. Del af cykelstiprioriteringsplan.	sti	5			0	0	0	22000	2000	260	nej	nej	nej
	10	Udbygning af ruteplanlægger		Udbygning af cykelruteplanlægger for København / Cykelsuperstierne. 1) stemmestyret GPS navigation der via smartphone høretelefoner sikrer let og trafiksikker rutevejledning undervejs på cykelturen. 2) mulighed for at cyklist via deres smartphone kan hjælpe med registrering af trafikmønstre, støj, bump i vejen, etc. og samtidig optjene point, deltage i konkurrencer, etc.	Øvrige	2			0	0	0						
Udenfor zone	11	Vigerslevruten		Punkvise forbedringer og udbedring af missing links. Krydsning på tværs af Roskildevej og Gammel Køge Landevej er 2 vigtige missing links	rute	13			0	0	0				nej	ja	nej
Blå + grøn + rød + udenfor zone	12	Cykel Parkering der batter	Steder endnu ikke udpeget	Mange steder er der massivt behov for yderligere Cykel P, problemet kan kun løses hvis der i (begrænset omfang) nedlægges bilparkering. Fokus på forretnings- og indkøbsgader - både infrastruktur, men også dialog og partnerskaber med erhvervsdrivende og virksomheder.	p	4	1	0,585	25	50	35						
	13	Indsats målrettet særlige målgrupper (bl.a. indkøbsture og personer fra lande uden stærk cykelkultur)		Indsats målrettet mere indkøb på cykel (samarbejde med butikskæder, handelsstandsforeninger mv. kombineret med mindre fysiske løsninger der gør indkøb på cykel mere attraktivt), desuden videreførelse af indsats for at fremme cykling blandt indvandrere i samarbejde med områdeløft.	øvrige	1			0	0	0						
	14	Kampagne "Plads til Alle"		Kampagne målrettet alle transportformer. Med fokus på hensynsfuld adfærd transportformerne tages der fat på kendte konflikter som fx afstigning fra busser ud på cykelsti, cykling på fortovet etc. Samtidig arbejdes der videre med dogmerne for god cykeladfærd som kan udvides samt suppleres med nogle relateret til steder hvor forskellige transportformer "krydser" hinanden, kobles med (øvrige) trafiksikkerhedsindsats	øvrige	1,5			0	0	0						
	15	Evaluerings og analyse		Løbende tværgående evaluering og analyse i forhold til fremadrettet indsats.	øvrige	1,5			0	0	0						

Sum	71,5	3,5	1,05			126
------------	-------------	------------	-------------	--	--	-----

I alt projekter og erstatningspladser 75

note:

- Under Klimahandlingsplanen er der meldt cykelprojekter ind under titlen cykelbyen klima

- Passagen under højbanen ml. Nørrebro st. og Bispebjerg st. + forbindelse til Grøn Rute i Lersø Parken + Istedgade (min. frem til Gasværksvej) meldes ind i separate budgetkort af CBD



”Boblere” til Cykelpakke 6/Fra god til verdens bedste cykelby

Sagsbehandler
Pia Preibisch Behrens

Baggrund

Gode cykelforhold skaber en fleksibel, enkel og hurtig form for mobilitet, som mange Københavnerne og udefra kommende oplever som et væsentligt bidrag til ”det gode københavnerliv”.

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”). Desuden vil ”boblere” til Cykelpakke 6 – ligesom selve cykelpakke 6 - ligge i naturlig forlængelse af tidligere cykelpakker og den nye Cykelstrategi, som blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 1. december 2011.

Indhold

Generelt har projekter der understøtter cykling en fornuftig samfundsøkonomisk effekt bl.a. pga. 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.).

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016	*
<i>Anlæg:</i>					*
Bedre cykelinfrastruktur	46.500				
Parkering	4.000				
<i>Anlæg erstatnings p.plads</i>	1.000				
Anlægsudgifter i alt	51.000				
Heraf til KEjd					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift**	50				
- Provenutab p.pladser	675				
Afledte serviceudgifter i alt	725				

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

** Der har ikke været tid til at indhente præcist bud på D&V omkostninger, tallet her er et skøn, bl.a. baseret på en ca. D&V pris pr. km cykelsti på 20.000 kr.

OBS: Se bilag til ”Boblere” til Cykelpakke 6 for beskrivelse af de specifikke projekter, herunder økonomi og parkeringskonsekvenser.

Tidsangivelse

”Boblere” til Cykelpakke 6 består af en række meget forskelligartede projekter, lige fra større traditionelle anlægsprojekter til små løsninger hvis funktion i høj grad også er kommunikativ. Projekterne har af samme årsag meget forskellig tidsplan. Nedenfor er sat en række krydser for at rumme den store forskel i gennemløbstid.

Table 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	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																
- Facilitet ibrugtaget																

Risikovurdering i anlægsprojekter

Risikoen i forbindelse med den samlede cykelpakke anslås som middel. Der er tale om mange, men som hovedregel ikke komplicerede projekter. De mange projekter stiller dog store krav til forvaltningens eksekveringstempo. Endvidere kræver flere af projekterne samarbejde med andre parter, fx er nogle af projekterne afhængige af Politiets godkendelse. Antallet af projekter samt afhængigheden af andre parters godkendelse kan medføre forsinkelser.

Nogle af ”boble-projekterne” i Cykelpakken vil ikke kunne gennemføres uden konsekvenser for bilparkeringspladser. I bilaget fremgår vurderingen af konsekvensen for bilparkeringspladser for det enkelte projekt.

Flere forvaltninger/udvalg

Midlerne forventes alle håndteret af Teknik- og Miljøudvalget og Teknik- og Miljøforvaltningen.

Tidligere afsatte midler

Table 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

Afsatte midler på området i tidligere budgetaftaler:					
	2010	2011	2012	2013	2014
Afsatte midler i budgetaftale 2011 til cykelområdet (Cykelpakke V)			75.000		
Afsatte midler i forbindelse med Kickstart København (heraf ca. 80 mio. kr. til cykelpakke Østerbro) marts 2010		45.000	50.000	5.000	
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					
Afsatte midler i alt	30.000	76.000	188.000		
* 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. Bryggerrampen), 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.					

Bilag 1: Projektoversigt "Boblere" til Cykelpakke 6 inkl. Bil P konsekvenser og prisskøn på projektniveau.

"Boblere"

P-Zone	Projekt nr	Sted/projekt	Fra og til	Beskrivelse af projektet	Kategori	Projekt pris (skøn)	P-omkostninger (Erstatninger)	Provenuetab (grøn + rød zone)	Behov for nedlæggelse (skøn)			Biltrafik	Cykler	Cykler i spidstimen	Del af		
									Min	Max	Bedste bud				Hvdt	Hvdt	Plus-nettet
Udenfor zone	1	*Pontonbro over Frederiksholmsløbet (Cykel og gang)	Teglholmen - Enghave Brygge	Midlertidig cykel-gangbro. Vil fuldende direkte forbindelse mellem Sydhavnen (Sluseholmen og Teglholmen) til Fisketorvet/vesterbro samt gang/cykelrute rundt om havnen fra Bro over inderhavnen i Nord til Slusen i Syd.	bro	10			0	0	0	-	2500	-	ja	ja	nej
	2	Cykel Parkering 2	Steder endnu ikke udpeget	forretnings- og indkøbsgader - både infrastruktur, men også dialog og partnerskaber med erhvervsdrivende og virksomheder.	p	4	1	0,3	0	70	40						
	3	Søruten - Grøn Cykelrute	Svineryggen mellem Åboulevard - Teaterpassagen	Bredere cykelsti med bro over kampmandsgade, rampe ned + god krydsning til teaterpassagen. Der ligger beskrivelse af projektet fra Viatrafik	rute	20									nej	nej	nej
Blå	4	*Jagtvej	Langs Assistenskirkegården i nordgående retning	Bredere cykelsti i nordgående retning ved at inddrage fortovet til cykelsti. Antallet af fodgængere undersøges, og muligheden for at gå i parken undersøges inden dette projekt evt inkluderes i endelig pakke	sti bred	3	0		0		0	20300	14400	1700	ja	nej	nej
Blå	7	*Rosenørns Allé	fra Søerne til kommunegrænse	Bredere cykelsti så kapaciteten passer til antallet af cyklister. Svingbane er etableret på cykelstien i retning mod frb. Her er stien for smal	sti bred	1,5	0								ja	nej	nej
Udenfor zone	8	Slusevej	Kay Fiskers Vej - Kongelundsvej. Østgående retning	i den østgående retning er der kun cykelsti, men intet fortov, hvilket gør at fodgængere bruger stien som fortov. Der skal derfor findes en løsning for begge grupper. NB: fortov er muligvis privat fælles-område.	øvr	2,5									nej	nej	nej
Grøn	9	*Tietgøngade Begge sider	Kryds Bernstorffsgade - Ved Glyptot.	Bredere cykelstier og bedre forhold for cyklister.	sti bred	4		0,3	20	45	20	13890	6100	1200	ja	nej	nej
Grøn	12	Jernbanegade	H.C. Andersens Boulevard - til Axeltorv	Fredliggørelse evt med tidsbegrænset restriktioner på biltrafikken eller punktvis indsats (fx cykelsti i én side udfor Dagmar Bio). Projektet skal forbedre adgangen for både cyklister og busser. Tæt trafik gør det til missing link på ruten til byen. NB: sammenhold med ombygning på Vesterbro Passage, samt ombygninger ved Scala og Dagmar, og kan evt. ende med en midlertidig løsning.	cykel/bus	1,5		0,075	0	5	5	2440	600		nej	nej	ja
	13	Pulje til små genveje		Pulje til små genveje så som på tværs af pladser, helt spærrede vej og højresving i kryds		4			0	0	0						
I ALT						50,5	1	0,675									

ah: Vejafvandingsbidrag



Budgetnotat 2013 – Vejafvandingsbidrag (ah)

Sagsbehandler
Carsten Hammer-Nielsen

Baggrund

Kommunerne skal selv finansiere en del af udgiften til vedligeholdelse af de kommunale kloakledninger til afledning af overfladevand. Denne udgift er skønsomt fastsat, men Konkurrencestyrelsens Forsyningssekretariat har i 2011 i en kendelse fastslået, at det kommunale vejafvandingsbidrag landet over er fastsat til en urimelig lille sats på 4 %. I kendelsen anbefaler Konkurrencestyrelsen, at bidragssatsen forøges til 8 %. Det forventes, at der fremsættes lovforslag herom i folketingsåret 2012/2013.

En fordobling af bidragssatsen vil for København konkret betyde, at de 8,2 mio. kr., som Teknik- og Miljøforvaltningen forventer at skulle betale i 2013, vil stige til 16,4 mio. kr. med den nye sats.

I Konkurrencestyrelsens kendelse anbefales, at vejafvandingsbidraget forøges med tilbagevirkende kraft fra og med 2007. ØKF vil på anbefaling fra Kommunernes Landsforening gøre indsigelse mod dette. Samtidig har Kommunernes Landsforening den 19. december 2011 tilskrevet miljøministeren og bedt om en hurtig lovpræcisering.

Indhold

Hensigten med nærværende budgetforslag er at sikre, at Teknik- og Miljøforvaltningens driftsramme opjusteres, så øgede udgifter til vejafvandingsbidrag som følge af en lovændring dækkes.

De økonomiske konsekvenser

Den fremadrettede årlige merudgift til vejafvandingsbidrag vil udgøre 8,2 mio. kr.

Tabel 1. Serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016
<i>Serviceudgifter, varig udgift:</i>	8.200	8.200	8.200	8.200
Serviceudgifter i alt	8.200	8.200	8.200	8.200

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

ai: Renhold – forlængelse af bevilling



**Budgetønske: Renholdelsesstrategi
Miljømetropol og Europas reneste hovedstad (ai)**

Sagsbehandler
Josefine Fridlund

Baggrund

Ved budgetforliget ultimo 2006 blev forvaltningen tildelt en driftsbevilling på i alt 30,0 mio. kr. årligt fra 2007 for at give renholdelsen af København et markant og nødvendigt løft. Tildelingen skulle medvirke til at nå det politiske mål i 'Miljømetropolen' om, at København skal være Europas reneste by i 2015. Bevillingen, der blev forlænget i 2009, falder bort med udgangen af 2012.

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

Hvis bevillingen bortfalder, vil driftsbudgettet til renhold blive reduceret med 31,8 mio. kr. (i 2012-priser), svarende til over en tredjedel af budgettet til den kommunale renholdelse. Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler derfor, at bevillingen gøres permanent fra og med budget 2013.

Med en beskæring på 31,8 mio. kr. vil den kommunale renholdelse blive signifikant reduceret. Forvaltningen vurderer, at det i hovedtræk vil betyde følgende:

- Målet om at blive Europas reneste hovedstad vil være uden for rækkevidde.
- Serviceniveauet vil blive reduceret og hele renholdelsesopgaver vil bortfalde. Det generelle renholdelsesniveau i København vil falde markant og borgertilfredsheden vil falde betydeligt. Renholdelsen vil i højere grad blive udført efter faste ruter – og den stigende belastning fra arrangementer og intensiveret byliv i weekenderne og perioder med godt vejr vil slå yderligere igennem.
- Forvaltningens mulighed for at indgå i det generelle renholdelses- og oprydningsberedskab, fx i forbindelse med kraftigt regnvejr, vil blive væsentligt reduceret.
- Kraftigt tilbageslag for forvaltningens strategi for udvikling af en moderne, teambaseret driftsorganisation på renholdelsesområdet, som udover effektivt renhold også bidrager i forhold til andre kommunale mål som Sikker by ('Green Teams'), udsatte byområder, integration og løntilskud / jobtræning.
- Kombinationen af et stigende affaldspres og færre ressourcer vil betyde, at den kommunale fortovsordning, hvor kommunen renholder fortovene for grundejerne, må opgives eller reduceres væsentligt. I modsat fald vil affald ligge i længere tid og i højere grad flyde fra veje og stier ind på fortovene. Det betyder, at der skal bruges flere ressourcer på at holde rent på fortovene (hvor grundejerne betaler kommunen for ydelsen), hvilket yderligere vil reducere omfang og kvalitet af renholdelsen i resten af byen. At opretholde fortovsordningen i sin nuværende form vil derfor ikke kunne anbefales.

Islands Brygge 37
Postboks 455
2300 København S

Telefon
33 66 34 88

Telefax
3366 7104

E-mail
renhold@tmf.kk.dk

Koblingen mellem det skattefinansierede renhold og den afgiftsfinansierede fortovsordning vil reelt betyde, at bortfald af de 31,8 mio. kr. må følges af en næsten tilsvarende reduktion i fortovsrenholdelsen. Samlet set udgør bevillingen lidt over 1/3 af forvaltningens budget til skattefinansieret renholdelse.

Indhold

Målet med budgetønsket er at fortsætte kursen i forhold til Miljømetropolens mål med aktiviteter, der indgår i forvaltningens Strategi 2011-2014.

Forvaltningens HOD-målinger (Helhedsorienteret driftsstrategi) viser en klar fremgang i forhold til den faglige kvalitet vedrørende ydelsen Rene gader og Pladser. I det første år, der blev målt (2008) var karakteren 3,6 i gennemsnit over året, og i 2011 var karakteren 4,3.

I forhold til borgertilfredshed viser målingerne kun på decimalerne en mindre fremgang fra 2008 til 2011. Udviklingen har ved de seneste 3 målinger været stabil på karakteren 3,1. Det stigende affaldstryk (mængder af affald), flere og større arrangementer i byen, metrobyggerier mv. påvirker tilsyneladende ikke borgertilfredsheden negativt, hvilket forvaltningen tilskriver den daglige renholdelsesindsats.

Forvaltningen forventer i 2012, at effektiviseringsgevinster fra det langsigtede strategiske arbejde med teamorganisering kombineret med fleksibelt renhold vil begynde at afspejle sig i borgertilfredsheden. Ligeledes er det forvaltningens opfattelse, at tiltag omkring øget frivillighed og adfærdsregulerende indsatser fx i de københavnske folkeskoler vil bære frugt i de kommende år.

Miljømetropolens målsætninger har siden 2007 været forvaltningens vision, og renholdelsesstrategien er hen over årene tilpasset indsatser til opfyldelse af målet om, at København bliver Europas reneste hovedstad i 2015.

Det er forvaltningens vurdering, at en permanent bevilling er et vigtigt led i at opretholde fundamentet for københavnernes livskvalitet og de besøgendes velbefindende. Livskvalitet understøttes af en ren og sund storby, og forvaltningens indsats rækker derfor videre end til 2015.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	...∞
<i>Serviceudgifter:</i>				
- Renholdelsesstrategi	32.628	32.628	32.628	32.628
Serviceudgifter i alt	32.628	32.628	32.628	32.628

Tidligere afsatte midler

I budgetaftalen for 2011 blev der afsat midler til at styrke renholdelse af byen, og der blev afsat 5 mio. kr. i drift i 2011 og 10 mio. kr. i 2012

og frem. I 2011 og 2012 skulle fokus være på en ekstra renholdindsats i områder af byen, hvor der er særlige behov. Bevillingen udmøntes i forvaltningens Center for Park og Natur og Center for Renhold, hvor indsatsen i Center for Renhold primært er rettet mod fjernelse af henslængte cykler samt cykelbutlerordningen (oprydning af cykler ved metrostationer mv. – løntilskudsjob) og oprydning efter arrangementer.

Med budgetaftalen 2012 blev der endvidere aftalt varige bevillinger til Styrket indsats på Vesterbro samt en midlertidig bevilling til Udsatte byområder (Green Teams).

Det er efter forvaltningens opfattelse meget afgørende for udbyttet af ovenstående indsatser, at der er en solid kommunal renholdelse – et fundament, som udgangspunkt for indsatserne. Det giver ikke mening fx at opbygge partnerskaber med boligselskaber i de udsatte byområder om renholdelse, hvis de kommunale veje i området ikke er rene. På samme måde vil fx sprøjteindsamling på Vesterbro give en skævvridning af serviceniveauet.

Tabel 2. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr. – 2012- p/l	2011	2012	2013	2014	2015
Budgetaftale 2010:					
<i>Renholdelsesstrategi (*)</i> (forlængelse af bevilling fra budgetaftale 2007)	31.832	31.832	-	-	-
Budgetaftale 2011:					
<i>København skal være en renere by (varig)</i>					
Center for Park og Natur	3.066	6.132	6.132	6.132	6.132
Center for Renhold Cykler og arrangementer	2.044	4.088	4.088	4.088	4.088
Budgetaftale 2012:					
<i>Styrket indsats på Vesterbro: Sprøjteindsamling (varig)</i>	-	500	500	500	500
<i>Styrket indsats på Vesterbro: Fleksibelt renhold (varig)</i>	-	1.500	1.500	1.500	1.500
<i>Udsatte byområder: Green Teams drift</i>	-	1.000	1.700	1.600	1.300
Afsatte midler i alt	36.942	45.052	13.920	13.820	13.520
Heraf forbrugt	36.942				

(*) Denne bevilling ønskes gjort permanent.

Risikovurdering

Forvaltningen mener ikke, at der er nævneværdige risici forbundet med driftsbevillingens økonomi og tidsplan.

aj: Nyt by- og pendlercykelsystem



Budgetønske Nyt by- og pendlercykelsystem (aj)

Sagsbehandler
Pia Preibisch Behrens

Baggrund

Borgerrepræsentationen har godkendt, at Københavns Kommune er gået sammen med Frederiksberg Kommune, Metroselskabet og DSB S-tog om udvikling og etablering af et nyt by- og pendlercykelsystem (Indstillingen om overordnede udbudsbetingelser og forretningsmodel godkendt i Borgerrepræsentationen den 17. november 2011 (2011-440545)).

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

DSB gennemfører i løbet af første halvdel af 2012 et EU-udbud, hvor kontrakten udformes som en rammeaftale, der gør det muligt for kommunerne at benytte via DSB. Det nuværende bycykelsystem lukkes ned ved udgangen af 2012 og vil ikke lovligt kunne fortsætte inden for de nuværende kontraktlige rammer. Et nyt by- og pendlercykelsystem vil kunne være klar til drift maj 2013.

Indhold

Visionen er at give borgere, brugere af kollektiv trafik, turister og besøgende muligheden for at rejse fra dør til dør med det kollektive trafiksystem og ikke blot mellem stationer. De overordnede succeskriterier for systemet er at skabe et velfungerende og fleksibelt by- og pendlercykelsystem, som er nemt og enkelt at benytte for brugere af den kollektive trafik.

Det nye by- og pendlercykelsystem vil give stor fleksibilitet og forkorte rejsetiden. Det vil blive muligt, at tage en cykel ved trafikknudepunkter og komme rundt i byen, uden at være afhængig af at medbringe sin egen cykel. I kombination med kollektiv trafik vil by- og pendlercyklen være et fleksibelt og grønt alternativ til individuel bilkørsel og taxature.

I København skal by- og pendlercyklen også være enkelt at benytte for københavnere som en ”ven i nøden” når ens egen cykel ikke er tilgængelig – for eksempel er punkteret.

København viste vejen midt i halvfemserne, da det nuværende bycykelsystem blev introduceret. Det relativt simple system kaldes for første generation af bycykelsystemer. Anden generation af systemer dukkede op, da firmaer specialiseret i outdoor reklame for alvor gik ind på markedet med væsentlig mere avancerede systemet end det københavnske, for eksempel Paris og Barcelona. Tredje generation, der nu er trenden, er systemer, som ses og drives som en del af det kollektive trafiksystem.

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. Et nyt by- og pendlercykelsystem kan være med til at sikre, at København kan blive Verdens bedste cykelby.

De økonomiske konsekvenser

Vurderingerne af omkostninger og indtægter knyttet til et nyt by- og pendlercykelsystem i København skal ses som ”bedste skøn” og ikke som præcise estimater. København er et nyt marked for tilbudsgiverne, de fleste firmaer er vant til at operere i byer, hvor cykling er meget mindre udbredt. Også efterspørgslen er vanskelig at vurdere, eftersom der er tale om et nyt produkt også for brugerne.

Fordi der er en række ubekendte hvad angår både omkostninger og indtægter, er der fastlagt en proces med en sen exitmulighed. Der skal således først træffes politisk beslutning om, hvorvidt det nye by- og pendlercykelsystem ønskes i København og i så fald, i hvilken udbredelsesgrad systemet ønskes (2.000 cykler - 3.500 cykler/lille, mellem eller stor fladedækning).

Økonomien i systemet vil blive kvalificeret, når udbuddet er afsluttet (forventet maj 2012). Umiddelbart herefter forelægges Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen resultatet, herunder økonomien i det vindende tilbud og dermed også Københavns Kommunes endelige tilskudsandel, hvis systemet ønskes. Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen skal beslutte, hvor stor udbredelsesgrad systemet skal have, hvis systemet ønskes. Nærværende budgetnotat vil herefter blive udbygget i forhold til den politiske beslutning.

I tabel 1 er indsat et interval for vurderingerne af Københavns Kommunes årlige tilskudsbehov ved valg af den store fladedækning af systemet og indsættelse af 3.500 cykler. Beløbene i tabel 1 vil blive justeret inden budgetaftalen for 2013 indgås.

København Kommune har mulighed for 3 finansieringsmuligheder til betaling af tilskuddet:

- Engangsbetaling, da en stor del er til at dække anlæg- og etableringsomkostninger
- Løbende betalinger over hele perioden (der tillægges en forrentning)
- En kombination af ovenstående

Hvis det nye by- og pendlercykelsystem ønskes indført, så vil kommunen forpligte sig til en kontraktperiode på 8 år. Budgetønsket har således en profil til og med medio 2021.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016	*
Anlægsudgifter i alt					
Heraf til KEjd					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift	11.000	11.000	11.000	11.000	
-					
Afledte serviceudgifter i alt					

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2013 ønskes givet som bevilling ved budgetårets start. Eftersom BR træffer beslutning om udmøntning af midler til et nyt by- og pendlercykelsystem i en selvstændig indstilling *inden* budgetaftalen indgås, skal BR ikke efterfølgende udmønte midlerne i en selvstændig indstilling.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

Anlægsaktivitet, Tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	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																
- Opførelse igangsat	X															
- Opførelse afsluttet		X	X													
- Facilitet ibrugtaget			X													

Risikovurdering i anlægsprojekter

Ud over Københavns Kommunes beslutning om nyt by- og pendlercykelsystem afhænger indførelse af nyt by- og pendlercykelsystem også af endelig tilslutning af DSB. DSB træffer endelig beslutning om tilslutning umiddelbart efter udbuddet er afsluttet, dvs. juni 2013. Herudover anslås risikoen som relativ lav. Det forventes, at DSB påtager sig risikoen for eventuelt efterspørgselssvigt og dermed underskud.

Flere forvaltninger/udvalg

Midlerne forventes håndteret af Teknik- og Miljøforvaltningen.

Tidligere afsatte midler

Der blev i Budget 2011 (Æ197) under Cykelpakke IV i puljen ”Ny teknologi” afsat 2 mio. kr. til at forberede udbud og proces mod et nyt bycykelsystem. Dette inkluderer bl.a. udgifter til trafikale analyser, projektledelse, juridiske vurderinger og udarbejdelsen af udbudsmaterialet. Disse midler kan ikke finansiere anlægsudgifter til selve systemet, men kun forberedelsen.

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Budgetaftale 2011:</i>	1.000	1.000			
Afsatte midler i alt	1.000	1.000			
Heraf forbrugt	1.000	200			

ak: LAR i gårdhave SKt. Kjeldskvarter



Byfornyelse

REGNVANDSHÅNDBLING (LAR) I GÅRDHAVER I SKT. KJELDS KVARTER (ak)

- **Nedslidte baggårde kan blive attraktive ånehuller for beboerne og et internationalt udstillingsvindue om klimatilpasning**



Sagsbehandler
Carsten Vesterager
Petersen

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

Baggrund

Klimaforandringerne betyder, at der i fremtiden vil falde meget mere regn, som vil kunne medføre voldsomme oversvømmelser i København. Skt. Kjelds Kvarter på Østerbro er et af de områder, der har været særlig hårdt ramt i forbindelse med tidligere skybrud, herunder det seneste skybrud, der fandt sted den 2. juli 2011.

Københavns Klimatilpasningsplan anbefaler lokal håndtering af regnvand som en væsentlig metode alle steder, hvor det er muligt for at undgå fremtidige oversvømmelser. Her kan Københavns Gårdhaver spille en væsentlig rolle.

Med Borgerrepræsentationens vedtagelse af tillægget til den eksisterende byfornyelsesstrategi "Bæredygtig Byfornyelse 2009-2013" den 25. august 2011 blev det besluttet, at Københavns Kommune vil prioritere støtte til reovering af nedslidte baggårde til fælles gårdhaver, der kan give eksempler på bæredygtige løsninger som f.eks. lokal opsamling af regnvand.

I forbindelse med omlægningen af de københavnske gårde er der i de senere år etableret en række bæredygtige løsninger ved at integrere og afprøve mindre såkaldte LAR-løsninger (Lokal Afledning af Regnvand). Nye og mere tidssvarende løsninger er imidlertid nødvendig, hvis de kommende klimaudfordringer og den stigende mængde regnvand skal håndteres.

Indhold

Projektet består af to eksempelprojekter i to nedslidte gårdkarreer i Sankt Kjelds Kvarter – en større og en mindre - hvor der anlægges

fælles gårdhaver med nye innovative løsninger indenfor regnvandsopsamling. Eksempelprojekterne vil vise muligheder for at integrere klimatilpasning i byfornyelsesindsatsen i udsatte byområder og kan efterfølgende anvendes andre steder i København.

Samtidig vil eksemplerne være en del af et internationalt udstillingsområde, der omfatter et større areal i bydelen, og som skal vise mulighederne for klimatilpasningen af et større byområde, hvor der er risiko for oversvømmelser. Udstillingsområdet forventes at stå færdigt ultimo 2015.

Projekterne vil både give beboerne attraktive udearealer med legepladser og mødesteder og vil samtidig kunne håndtere mindst 30 pct. af regnvandet fra gården og hustage, som er en målsætning i Københavns Klimatilpasningsplan.

Regnvandet skal således håndteres lokalt ved hjælp af grønne, lavteknologiske løsninger, der kan forsinke eller opsuge regnvandet, eller rense det, så det kan genanvendes og bruges rekreativt. Derved kan regnmængden i kloakkerne mindskes, og man undgår at skulle lægge nye og større kloakrør over hele byen, hvilket er en meget dyrere løsning

De økonomiske konsekvenser

Projekterne forudsættes delvist finansieret af staten som et led i byfornyelsen. Kommunens omkostninger til en ekstraordinær indsats for LAR-løsninger i to karreer i Sankt Kjelds Kvarter vil være i alt 20 mio. kr. fordelt på årene 2013-2015. Staten forventes at støtte projektet med minimum 10 mio. kr.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016	*
<i>Anlæg:</i>					
Projektudvikling	3.000*	2.000			3.000*
Anlæg		10.000	5.000		
Anlægsudgifter i alt	3.000*	12.000	5.000		3.000*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift					
-					
Afledte serviceudgifter i alt	0	0	0	0	

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Gårdlaugene finansierer selv driften af gårdhaverne efter etablering, så der vil ikke være afledte serviceudgifter af projekterne.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

Anlægsaktivitet, Tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	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					

Projekterne forventes at blive udført parallelt.

Risikovurdering i anlægsprojekter

Projekterne udvikler metoder, der ikke er afprøvet andre steder i København.

al: Amager Fælled Skole



Amager Fælled Skole/ – Ny åben og tilgængelig skolegård (al)



Sagsbehandler
Øystein
Leonardsen/Mette Prag

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

Indhold

Amager Fælled Skole skal være et led i et nyt tiltrængt grønt område i Sundholmskvarteret.

Amager Fælled Skolegård/"Deltaet" er bindeleddet mellem skolen og det omkringliggende kvarter. Ved at åbne skolens faciliteter mod omverdenen kan skolegården blive kvarterets bypark og mødested for alle i kvarteret.

Udviklingen af Amager Fælled skole er en del af Sundholmskvarteret Områdeløft, og projektet bygger derfor på inddragelsen af lokale beboere og brugere.

Projektet er et lokalt ønske om at udvikle skolen som et mødested for hele kvarteret.

Indsatsen tager udgangspunkt i et projekt udviklet i samarbejde mellem Amager Fælled Skole, Børne- og Ungdomsforvaltningen, Områdeløftet Sundholmsvej og Teknik- og Miljøforvaltningen.

De økonomiske konsekvenser

Det samlede investeringsbehov er 17 mio. kr. Den endelige projektplan skal udarbejdes. Projektet kan igangsættes i 2013 og færdiggøres i 2014. Der forventes ingen afledte drifts- eller serviceudgifter af projektet.

Til budgettet ansøges der om 9 mio. kr. og den resterende del af midlerne finansieres af fonde og Områdeløft Sundholmskvarteret.

Table 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	*
<i>Anlæg:</i>				
Amager Fælled Skole /Deltaet – kvarterets byrum	9.000	0	0	
Anlægsudgifter i alt	9.000	0	0	
<i>Afledte serviceudgifter:</i>				
- Vedligehold og drift i TMF	0	0	0	
-				
Afledte serviceudgifter i alt	0	0	0	

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

Risikovurdering i anlægsprojekter

Der forventes ingen større risici i anlægsprojektet. Projektet er udarbejdet i tæt dialog med de lokale aktører. Projektets succes er afhængig af, at denne tætte dialog med alle involverede aktører fastholdes igennem hele projektet.

Table 3. Tidsangivelse for anlægsprojekt

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	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								

Flere forvaltninger/udvalg

Deltaet - er et projekt som flere forvaltninger har interesse i jf. nedenstående:

TMF: Et offentligt tilgængeligt byrum.

SUF+KKF: Bevægelse og sundhed + kulturarena.

BUF: Styrkelse af skolen i samfundet.

BIF: Integration, skolen i samfundet, kultur ift. forandring.

Tidligere afsatte midler

Områdeløft Sundholmskvarteret har allerede afsat 2,0 mio. kr. til projektet.

am: Byrumsprojekter Christianshavns Torv



Byrumsprojekter

CHRISTIANSHAVNS TORV - en ændring af Metroens ovenlys og bedre gadeinventar vil give mere plads til torveaktiviteter (am)



Sagsbehandler
Jørgen Poulstrup

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

Baggrund

Christianshavns Torv er et trafikalt knudepunkt med stor aktivitet. Passagerer der skifter mellem metro og bus, fodgængere og cyklister på vej, stadehandel og butiksliv gør pladsen til et myldrende og levende sted.

Midt på pladsen findes de ovenlys, der giver dagslys til metrostationen nedenunder. Ovenlysene er som en helt særlig løsning på Christianshavns Torv lagt i niveau med belægningen på pladsen og er ikke glaspyster som på de øvrige stationer.

På trods af den særlige løsning optager glasfladerne et stort areal på den travle plads og der har siden anlæg af metrostation også været problemer med meget glatte overflader på ovenlysene. Der er nu derfor udarbejdet et forslag til ændring af ovenlysene, som vil give en mere torvevenlig og funktionel indretning.

Indhold

De eksisterende nedfældede ovenlys lukkes med en betonplade og sikres med en membran mod indtrængende vand. Der etableres almindelig pladsbelægning ovenpå de tidligere åbninger. I stationens ”dybe” ende (pladsens nordvestlige hjørne) etableres ét nyt ”plintovenlys” i en højde, så man kan sidde på det. I forbindelse med ændring af stationens ovenlys foreslås pladsen omlagt med bl.a. ny

cykelparkeringsløsning. Skulpturerne og pladsens øvrige inventar inddrages i en løsning, der forbedrer de eksisterende funktioner og muliggør øgede torveaktiviteter på pladsen.

De økonomiske konsekvenser

Der er enighed med Metroselskabet om at fordele omkostningerne i forhold til ejerandelen. Metroselskabet betaler således for nedlæggelse af ovenlys og medfinansierer nyt ovenlys (ca. 3 mio. kr.). Kommunen betaler for ny pladsudformning herunder evt. nyt byinventar og belægninger samt ovenlys (ca. 5 mio. kr.) I nedenstående tabel er der alene redegjort for kommunens omkostninger

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016	*
<i>Anlæg:</i>		4.000			
- Forprojektering	1.000				1.000
-					
Anlægsudgifter i alt	1.000	4.000			1.000
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift	0	0	0	0	
-					
Afledte serviceudgifter i alt	0	0	0	0	

Note: *Markering betyder at bevillingen i 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start. Forprojekteringen består af udarbejdelse af udbudsmateriale og gennemførelse af udbud, hvorfor der ønskes en stjernemarkering.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	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

Der er meget begrænset risiko for uforudselige omkostninger, da metrostation og den overliggende plads er anlagt omkring år 2000. Der har ikke foregået forurenende aktiviteter på pladsen, og alle berørte konstruktioner er gennemtegnede og velbeskrevne.

Tidligere afsatte midler

Der har ikke tidligere været afsat midler til omlægning af Christianshavns Torv.

an: Byrumsprojekter Nørrebro
Stationsområde



Byrumsprojekter

NØRREBRO STATIONSOMRÅDE - nye byrum og forbindelser kan binde Nørrebro og Nordvest sammen og give plads til omstigning, liv, cykler og fodgængere (an)



Baggrund

Nørrebro Station er på vej til at blive det tredje største trafikknudepunkt i Danmark: der bygges station til Cityringen, trafikale omlægninger til at forbedre busdriften, nye rekreative områder er ved at tage form, og flere byggeprojekter er i støbeskeen.

De mange udviklingsprojekter medfører et behov for opgraderede skiftemuligheder mellem tog, bus og metro, nye og forbedrede mødesteder samt bedre fodgænger/cykel-forbindelser.

Området omkring Nørrebro Station er samtidig et helt unikt byrum i København, med meget stor intensitet af både fodgængere, cyklister og byliv.

Teknik og Miljøforvaltningen har i foråret 2012 udarbejdet en byrumsanalyse for Nørrebro Stationsområde.

Byrumsanalysen giver et overblik og et illustreret grundlag for videreudvikling af byrummene omkring Nørrebro Station.

Byrumsanalysen viser de muligheder der er for:

- At opgradere skiftemuligheder mellem tog, bus, cykler og metro centralt omkring Nørrebro Station
- At styrke et varieret byliv centralt omkring Nørrebro Station
- At styrke fodgængerforbindelserne i området og til stationen
- At binde Nørrebro og Nordvest sammen og styrke bylivet på langs og tværs af banen

Herudover giver analysen et overblik over i hvilken rækkefølge samt i hvilket år de enkelte byrum kan anlægges.

Indhold

Ved at etablere busgaden ved Nørrebro Station i forbindelse med

Sagsbehandler
Sanne Maj Andersen

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

Nørrebrogades 2. Etape og lukke for gennemkørende biltrafik under højbanen frigøres der plads til:

- Udvidelse af Lyngsies Plads foran Lygten Station med sammenhæng til
- Et nyt stort bydelstov på den tidligere basargrund foran Føtex, hvor der vil være mulighed for
- Forbindelse ad Borgmestervangen til den ny park på DSB-området, som via en bred passage under banen kan kobles op på cykelrutenettet og binde Nordvest og Nørrebro sammen. Sammen med anlæg af station til Cityringen på Folmer Bentsens Plads opstår dermed helt nye muligheder for et varieret byliv omkring stationen og meget bedre krydsningsmuligheder for cykler og gående foruden at skiftemulighederne mellem tog, bus og metro forbedres kraftigt.

Anlæg af de nævnte byrum og passagen vil kunne påbegyndes i 2013 og starte med anlæg af passage under banen 2013 og omlægning af Lyngsies Plads 2014-15.

Borgmestervangen kan anlægges når et nyt byggeri er færdigt forventeligt 2016-2017.

Fra 2017 når Cityringen er ved at være færdig vil anlæg af det ny torv foran Føtex og belægningsarbejder på Folmer Bentsens Plads kunne påbegyndes.

Syd for stationen langs højbanen er der uudnyttede passager på kommunale arealer frem til Glentehaven, som er midlertidigt anlagt. Her vil det være muligt at lukke op mellem brofagene i højbanen og dermed skabe forbindelse mellem Nørrebro og Nordvest.

Både passager og Glentehaven vil kunne påbegynde anlæg allerede i 2014, da de ikke i nævneværdig grad er afhængige af metrobyggeriet.

Samtidig vil anlæg af byrummene og forbindelserne kunne koordineres med anlæg af cykelruter og cykelsuperstier i området.

De økonomiske konsekvenser

Da der er tale om anlæg af nye byrum vil fornyelsen medføre merudgifter til drift og vedligehold

Table 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>						
- Forprojektering af hele området	1.500*					1.500
- Projektering og anlæg af Glentehaven og Passagerne	2.500	5.000	2.500			

Projektering og anlæg af Lyngsies Plads og nyt torv foran Føtex		2.500	4.500	8.500	8.000	
Anlægsudgifter i alt	4.000	7.500	7.000	8.500	8.000	
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift af nyt torv foran Føtex, glentehaven og passagerne			200	350	600	
-						
Afledte serviceudgifter i alt			200	350	600	

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Tidsangivelse

Table 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	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 af hele området afsluttet			x													
Projektering af Glentehaven og Passagerne afsluttet						x										
- Udbud gennemført							x									
- Anlægsbevilling givet								x								
- Opførelse igangsat								x								
- Opførelse afsluttet										x						
- Facilitet ibrugtaget										x						
Projektering af Lyngsies Plads og nyt torv foran Føtex afsluttet												x				
Udbud gennemført													x			
Anlægsbevilling givet														x		
Opførelse igangsat															x	
Opførelse afsluttes med nyt torv foran Føtex i 2017-2018 når Cityring er færdig.																

Risikovurdering i anlægsprojekter

Færdiggørelse af Cityringen og koordinering til Banedanmark vedr. anvendelse af buerne under højbanen. Derudover er der evt. koordineringsarbejder til private ejendommers udearealer bl.a. langs passagerne, ledningsomlægninger, trafikomlægning og vejrliget under anlæg.

ao: Overtagelse af private fællesveje



Overtagelse af private fællesveje (ao)

Sagsbehandler
Annette Christiansen

Baggrund

Borgerrepræsentationen vedtog den 1. december 2011 i forbindelse med ikrafttrædelsen af den nye privatvejslov den 1. januar 2012 at overtage færrest mulige private fællesveje. Det kan dog ikke afvises, at det bliver nødvendigt at overtage en række private fællesveje af hensyn til den samlede fremkommelighed i byen.

Den nye privatvejslov fastslår, at kommunen af egen drift jævnligt skal vurdere, om en privat fællesvej har en sådan betydning for den almene færdsel, at vejen bør optages som offentlig vej.

Med loven indføres desuden en ny procedure, hvor grundejere gives en generel ret til hvert fjerde år at få gennemført trafiktællinger til belysning af, hvor stor en andel den gennemkørende motorkørende færdsel udgør af den samlede motorkørende færdsel på en privat fællesvej.

Hvis trafiktællingerne viser, at den gennemkørende færdsel på vejen udgør mere end 50 pct. af den samlede færdsel, skal kommunen, som følge af loven, optage vejen som offentlig, eller gennemføre færdselsregulering, f.eks. spærring, der nedbringer den gennemkørende færdsel på vejen, så den udgør mindre end 50 pct.

Forvaltningen vurderer, at det i en række tilfælde af hensyn til den samlede fremkommelighed i byen ikke vil være hensigtsmæssigt at spærre vejene. Det har den konsekvens, at kommunen kan komme til at overtage en række af de mest trafikerede private fællesveje.

Indhold

På baggrund af erfaringer fra forvaltningens tilsyn på de private fællesveje generelt og sagsbehandling af henvendelser fra grundejere, er det forvaltningens vurdering, at den nye lov vil medføre anmodning om trafiktællinger og overtagelser på ca. 140 veje ud af ca. 1.200 veje. Det er forvaltningens umiddelbare skøn, at ca. 90 (ca. 40 km.) af disse veje vil skulle overtages som offentlige veje.

Den årlige driftsudgift til overtagelse af ca. 40 km vej skønnes til 13 mio. kr. Udgifterne dækker vedligeholdelse af kørebane og fortov, vintervedligehold samt renhold på de overtagne veje.

Mange af de private fællesveje vil ved overtagelsen have en lavere standard end normal offentlig vej-standard, især på fortove og gangarealer. Da kommunen også overtager erstatningsansvaret for vejene og fortove, vil det derfor være nødvendigt med en anlægsbevilling for at hæve niveauet på en del af de private fællesveje med meget lav standard. Forvaltningen skønner, at nødvendige

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

anlægsudgifter til genopretning af ca. 40 km. vej vil andrage cirka 21 mio. kr.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016
<i>Serviceudgifter:</i>				
- Vedligehold (2.28.11.1)	3.650	7.300	10.950	10.950
- Vinter (2.28.14.1)	543	1.087	1.630	1.630
- Renhold (2.28.11.1)	140	280	420	420
Serviceudgifter i alt	4.333	8.667	13.000	13.000

Tabel 2. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2012	2013	2014	2015	2016	*
<i>Anlæg:</i>						
- Udførsel/Genopretning		3.000	9.000	9.000		0
-						
Anlægsudgifter i alt		3.000	9.000	9.000		0
Heraf til KEjd						
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift						
-						
Afledte serviceudgifter i alt						

Note: *-markeringer betyder, at bevillingen i 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Tidsangivelse

Tabel 3. Tidsangivelse for anlægsprojekt

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	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																
- Anlægsbevilling givet	x				x				x							
- Opførelse igangsat		x	x	x		x	x	x		x	x	x				
- Opførelse afsluttet				x				x				x				
- Facilitet ibrugtaget				x				x				x				

Tabel 4. Tidsangivelse for driftsaktivitet

Driftsaktivitet, tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	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>Projekt igangsat</i>	X	X	X	X												
- <i>BR-bevilling givet</i>	X				X				X							
- <i>Projekt sat i fuld drift</i>		X	X	X	X	X	X	X								
- <i>Projekt afsluttet</i>									X							

Risikovurdering i anlægsprojekter

Der er tale om oversigtlige vurderinger af arbejdets karakter og omfang. Justering må derfor forventes i løbet af 2013.

ap: Områdefornyelse Herman Bangs Plads



Områdefornyelse

HERMAN BANGS PLADS (ap)

- *En nedslidt plads uden liv kan blive til et levende byrum med plads til genbrug og rekreation.*



Sagsbehandler

Anne Ulrik Westergaard

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

Baggrund

Hermans Bangs Plads kan blive levende og mere aktiv, hvis den daglige drift af en genbrugsstation kan være med til at skabe tryghed i hele byrummet.

Herman Bangs Plads er et nedslidt byrum, som ligger i den vestlige ende af Valby Langgade i tilknytning til Langgade Station. En stor del af pladsen var før i tiden remise og senere busholdeplads, men i dag har pladsen ingen funktioner.

Pladsen har med sin beliggenhed et potentiale som et attraktivt byrum, der kan skabe et nyt centrum i den vestlige ende af Valby Langgade og være generator for at løfte nogle af de sociale problemstillinger, der er i området.

En ny Herman Bangs Plads er en del af Områdefornyelsen i Gl. Valby, og er derfor et projekt, som udvikles i dialog med lokalområdets beboere og brugere.

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at etablere en nærgenbrugsstation på Herman Bangs Plads og kan finansiere den del af projektet, der knytter sig til nærgenbrugsstationen (anlæg og drift) via de takstfinansierede midler.

I 2011 renoverede DSB Langgade Station, og med det er den negative opfattelse af området, så småt begyndt at udvikle sig i en positiv retning. Hvis den positive spiral skal forsætte, skal den følges op med en omdannelse af Herman Bangs Plads.

Indhold

Projektet omdanner Herman Bangs Plads til et unikt og bæredygtigt byrum der forener en nærgenbrugsstation (genbrug, byttehylder,

sociale aktiviteter mv.) med rekreative byrumsfunktioner, så der skabes grundlag for et mangfoldigt byliv ved Langgade Station.

Nærgenbrugsstationen giver byrummet en vigtig funktion, der både har en praktisk værdi, men som også kan give området en stor social værdi – både i form af et mødested, men også via forskellige former for sociale aktiviteter og indsatser, der knytter sig til nærgenbrugsstationen. Det kan være undervisning, værksteder mm.

'Genbrugs-byrummet' på Herman Bangs Plads skal være udviklingsprojekt for hvordan lignende projekter kan udvikles andre steder i København i fremtiden.

Da der ikke findes eksempler på lignende projekter i København, har Teknik- og Miljøforvaltningens Center for Miljø i samarbejde med Områdefornyelsen Gl. Valby og Valby Lokaludvalg fået udviklet tre koncepter for, hvordan en nærgenbrugsstation kan kobles med et byrum på Herman Bangs Plads. De skal danne udgangspunkt for det videre arbejde med projektet.

Table 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016	*
<i>Anlæg:</i>					
- Projektudvikling	200*	1.300*	500		200*
- Anlæg			5.000		
Anlægsudgifter i alt	200*	1.300*	5.500		200*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift			53,8	55,1	
Afledte serviceudgifter i alt			53,8	55,1	

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	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

Koordineringen med Center for Miljø, der er bygherre på den del af projektet der omfatter nærgenbrugsstationen, og sammenføjnningen af byrummet og nærgenbrugsstationen. Det er ikke afprøvet andre steder i København.

aq: Byrumsprojekter Nina Bangs Plads



Byrumsprojekter

NINA BANGS PLADS - en overset og lidt slidt plads kan forvandles til et legende danserum med finansiering fra Egmontfonden (aq)



Baggrund

Nina Bangs Plads ligger bag Købmagergade i Pilestrædes forlængelse. Pladsen er nedslidt og bruges i dag kun i ringe grad af københavnere. Der er god mulighed for at implementere en byens dansescene, som blev prioriteret i budget 2012.

Herudover har Egmontfonden, som er nabo til pladsen givet udtryk for at ville bidrage til projektet eventuelt med kunstnerisk udsmykning, legeplads eller lignende.

Hvis pladsen ikke renoveres vil en placering af byens nye dansescene fremstå i meget nedslidte omgivelser, og det vil trække betydelig værdi ud af dette nye tilbud til Købehavn.

Indhold

En byens dansescene på stedet kan give København et helt særligt og nyt tilbud og give Nina Bangs Plads et klart image. Scenen vil kunne invitere til bevægelse og aktivitet på et sted med mange potentielle brugere. Det vil passe til stedets rum og beliggenhed og samtidig supplere det eksisterende byliv i området.

Herudover skal der være plads til hverdagsopholdet og særlig fokus på børns leg og bevægelse, kunstnerisk udsmykning, samt fortsat mulighed for fodgænger, cykel og begrænset biltrafik, som primært vil være kørsel til og fra de omgivende ejendomme.

Pladsens meget nedslidte flader, beplantning og inventar skal renoveres og gentænkes som baggrund for dansescenen, andet ophold, leg og forbindelser.

En renovering vil ikke medføre reduktion af p-pladser.

Sagsbehandler
Sanne Maj Andersen

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016	*
<i>Anlæg:</i>					
- Projektudvikling	1.600*	800			1.600
- Anlæg		800	4.800		
Anlægsudgifter i alt	1.600*	1.600	4.800		1.600

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	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
- Projektudvikling afsluttet			x													
- Udbud gennemført				x												
- Anlægsbevilling givet				x												
- Opførelse igangsat					x											
- Opførelse afsluttet									x							
- Facilitet ibrugtaget									x							

Risikovurdering i anlægsprojekter

Egmontfondens bidrag samt eventuelle ledningsomlægninger, trafikafvikling og vejrliget i anlægsperioden.

Tidligere afsatte midler

I budget 2012 blev der afsat 3,0 mio. kr. til etablering af en byens dansescene som led i opprioritering af sundheds- og aktivitetsfremmende tiltag i byen. Der er god mulighed for at placere scenen på Nina Bangs Plads og koordinere dette med en fornyelse og renovering af pladsens meget nedslidte belægning, belysning, beplantning og inventar. De i budget 2012 afsatte anlægsmidler samt afsatte midler til vedligeholdelse af scenen planlægges overført fra Kultur- og Fritidsforvaltningen til Teknik og Miljøforvaltningen i forsommeren 2012.

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Budgetaftale 2010:</i>					
<i>"Kickstart København":</i>					
<i>Budgetaftale 2011:</i>					
<i>"KBH i Vækst"</i>					
<i>Budgetaftale 2012:</i>			3.000		
Afsatte midler i alt			3.000		
Heraf forbrugt			0		

ar: Områdefornyelse
Gadekærvej/Mosestykket



STORBYHAVE VED GADEKÆRVEJ, Valby, etape 2 - nedslidte veje kan forvandles til gode forbindelser til en ny storbyhave (ar)

Sagsbehandler
Anne Ulrik Westergaard



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	



Baggrund

Etablering af Storbyhaven imødekommer et stort lokalt ønske og behov for en grøn, rekreativ lommepark til leg, bevægelse og ophold, men vejarealerne omkring storbyhaven er meget usammenhængende, uorganiserede og nedslidte.

I lokalplan 255 har Borgerrepræsentationen vedtaget forskellige tiltag der retter op på dette og fremmer en fysisk sammenhæng i området, men disse tiltag er aldrig blevet gennemført.

Storbyhaven er en del af Områdefornyelsen Gl. Valby, og er derfor udviklet i dialog med lokale beboere og brugere.

Etape 2 vil skabe en bedre sammenhæng og adgang til storbyhaven.

I efteråret 2012 starter anlægget af Storbyhaven i det gamle gadekær-område i Valby med finansiering fra Områdefornyelsen i Gl. Valby. Storbyhaven er fuldt finansieret. Men den nuværende budgetramme for projektet rækker ikke til at dække de øvrige ønskede tiltag.

Områdefornyelsen Gl. Valby har i forbindelse med udviklingen af storbyhaven fået udarbejdet et dispositionsforslag for en omdannelse af de tilstødende vejarealer, og et anlægsprojekt kan således igangsættes i sammenhæng med anlægsarbejdet for den kommende storbyhave.

For at den kommende storbyhave kommer til at hænge sammen med omgivelserne, er det nødvendigt at rydde op i og renovere de tilstødende vejarealer. Sker dette ikke, kommer storbyhaven til at ligge som en 'ø' i et nedslidt område.

Indhold

Projektet fuldender renoeringen af det gamle gadekærområde i Valby, og skaber en tiltrængt sammenhæng i området. Etableringen af storbyhaven projektudvikles nu med anlægsstart i efteråret. Optimering af de tilstødende vejarealer vil kunne gennemføres med udgangspunkt i et allerede udarbejdet dispositionsforslag.

Projektet indeholder:

- Nedlæggelse af Mosestykket som vej og inkludering af arealet i storbyhaven samt ny vejadgang til Vuggestuen Mosestykket.
- Etablering af nye p-pladser – primært på Gadekærvej.
- Udvidelse af Storbyhaven mod Café Phenix og indsnævring af vejarealet.
- Renovering af to nedslidte vejarealer og etablering af fortovej.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016	*
<i>Anlæg:</i>					
- Rådgivning og intern projektledelse	900				900
- Anlæg	2.100				
Anlægsudgifter i alt	3.000				900*
Heraf til KEjd					
<i>Afledte driftsudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift	58,8	60,2	61,7	63,2	
Afledte serviceudgifter i alt	58,8	60,2	61,7	63,2	

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Tidsangivelse

Table 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	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 bliver sværere at gennemføre projektet, hvis det ikke anlægges sammen med – eller i umiddelbar forlængelse af storbyhaven.

Tidligere afsatte midler

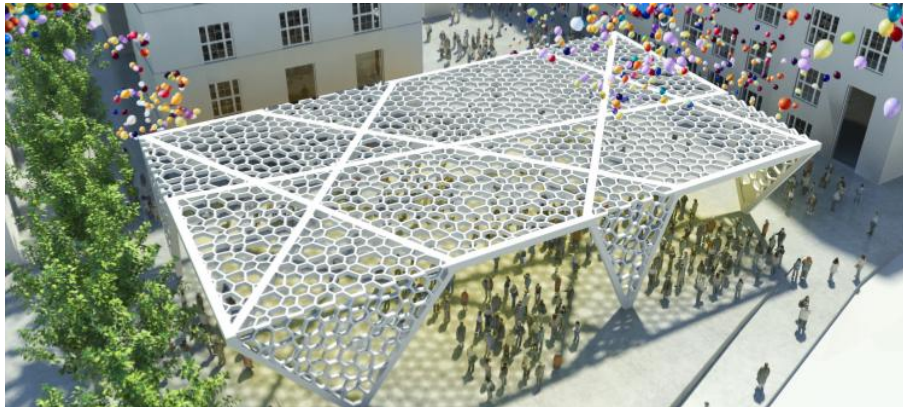
I Områdefornyelsen Gl. Valbys kvarterplan, som blev politisk godkendt d. 26. august 2010, er der afsat 3 mio. kr. til etablering af en storbyhave ved gadekæret. På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 17. maj 2010 blev det besluttet at fremrykke 3 mio. kr. til etablering af en storbyhave ved gadekæret i Valby. Der er altså bevilliget i alt 6 mio. kr. til etableringen af en storbyhave i Valby.

as: Områdefornyelse Musiktorvet



MUSIKTORVET - etape 2. Overdækningen af pladsen ved Amager Kulturpunkt (as)

Sagsbehandler
Christian Kahr Andersen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

Baggrund

Som en udbygning af Amager Kulturpunkt vil Musiktorvet placere Amager som en central del af byens musik og kulturliv. Der etableres en offentlig plads i en bydel, som savner byrum af høj kvalitet. Musiktorvet bliver et spændende byrum, der kan blive fuldt fungerende med en overdækning.

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).

Musiktorvet er udarbejdet som en del af Områdefornyelsen i Øresundsvej kvarteret med inddragelse af lokale beboere og brugere. Overdækningen som ønskes realiseret fuldender det projekt, som blev udviklet under Områdefornyelsen, og dermed realiseres det lokale ønske om at åbne Amager Kulturpunkt op og styrke kulturpunktet som områdets drivkraft.

Etape 1 er finansieret og igangsat, men ved at afsætte midler til etape 2 vil anlægsfasen kunne sammentænkes og skabe økonomiske og logistiske fordele.

Der er i budget 2009 samt budget 2010 afsat midler til realisering af etape 1 og dette sker i 2010-2012.

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 forlængelse af 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 2013 til etableringen af overdækning af forpladsen af Musiktorvet.

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.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016	*
<i>Anlæg:</i>					
- projektering og anlæg	11.900				11.900*
-					
Anlægsudgifter i alt	11.900				11.900*
Heraf til KEjd					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift					
-					
Afledte serviceudgifter i alt					

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Table 2. Timing of construction project

Construction activity, timing	2013				2014				2015				2016			
	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														

Risk assessment in construction projects

Risk assessment is low. There are projects and given building permits.

Multiple administrations/committees

The Music Square is a cooperation between Culture- and Leisure Administration and Technical- and Environmental Administration.

Earlier committed funds

Stage 1 of Music Square (paving of the site and establishment of cafe and playground, mv.) was started in June 2010 and is expected to be completed in June 2012. BR has released a total of 22.6 million to this purpose.

Cafe and playground were completed in 2011. The site on Music Square was completed in June 2011. The final part of the site - including paving of the entire site - will be completed first in the summer of 2012, as part of the area functions as a construction site for the Children's Culture House, which will be completed on the site from April 2011 - August 2012.

at: Citylogistik



Citylogistik (at)

Sagsbehandler
Tanja Ballhorn
Provstgaard

Baggrund

Borgerrepræsentationen besluttede den 20. maj 2010 at igangsætte konceptudviklingen af en citylogistik-løsning, hvorefter Teknik- og Miljøforvaltningen ansøgte Trafikstyrelsen om medfinansiering til konceptudviklingen sammen med Danmarks Tekniske Universitet (DTU), Copenhagen Business School (CBS) og Roskilde Universitet (RUC). Forvaltningen fremlagde dette for Borgerrepræsentationen den 5. maj 2011 og har igangsat selve konceptudviklingen med de øvrige partnere per 1. august 2011.

Konceptudviklingen afsluttes og afrapporteres den 1. september 2012. Teknik- og Miljøudvalget vil få en indstilling i hænde inden sommerferien 2012. Alle foreløbige økonomiske analyser viser, at konceptet er bæredygtigt. CBS arbejder lige nu på businesscasen, som er færdiggjort den 1. maj 2012. Businesscasen, som fremlægges til politisk behandling, vil konkretisere de økonomiske nøgletal, herunder støttegraden. Forvaltningen forventer på nuværende tidspunkt, at der skal afsættes 20 mio. kr. til demonstrationsprojektet.

Indhold

I forbindelse med afslutningen af konceptudviklingen ønskes det at igangsætte et demonstrationsprojekt i 2013.

Princippet med Citylogistik er, at Indre By serviceres via en citygodsterminal, der placeres uden for det centrale København. Leverandører og transportører kan levere direkte til denne terminal. Ved at samle flere leverancer til butikker i samme område af byen og omlaste til mere miljøvenlige biler, effektiviseres distributionen, og antallet af tunge køretøjer i Indre By reduceres. Økonomien i ordningen ligger i de ekstra serviceydelser, som terminalen kan yde butikkerne, såsom at fungere som lagerhotel, bortskaffelse af pap og anden returemballage, tjek af leverancer, prismærkning, påsætning af alarmer m.m.

Det skal bemærkes, at det er frivilligt for butikkerne at benytte sig af ordningen. Forvaltningen er dog allerede nu i kontakt med ca. 20 butikker, som dels har indgået i konceptudviklingen og dels efterspørger en ordningen som denne. Når de økonomiske nøgletal foreligger, vil forvaltningen gå bredt i dialog med alle butikker i Middelalderbyen.

Det er vigtig her at understrege, at kommunen ikke skal varetage hverken transporten eller drift af citygodsterminal. Der skal findes en transportør/virksomhed, som skal gå ind i demonstrationsprojektet og varetage ydelserne.

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

Det forventes, at demonstrationsprojektet i en opstartsperiode vil have behov for kommunal støtte indtil projektet er økonomisk selvkørende. Teknik- og Miljøforvaltningen skal særligt i opstartsfasen, men også så længe at der ydes tilskud, følge projektet nøje dels for at tilrette konceptet undervejs, dels for at sikre at vilkårene for den ydede støtte bliver overholdt.

De økonomiske konsekvenser

De økonomiske konsekvenser vurderes i konceptudviklingen, og det konkrete budget fremlægges TMU inden sommerferien 2012. Det forventes, at der vil være behov for at afsætte i størrelsesordenen 20 mio. kr.

Udgifterne dækker over indkøb af to store el-drevne varevogne samt en underskudsdækning i en på forhånd afgrænset periode. Der er afsat 5 mio. kr. til indkøb af el-varebiler samt 11 mio. kr. til støtte i opstartsfasen.

Der skal ligeledes afsættes midler til projektledelse samt projektmedarbejder/kommunikation (6 årsværk i alt) for at facilitere projektet.

Det skal bemærkes, at Teknik- og Miljøforvaltningen vil forsøge at søge eksternt medfinansiering fra danske donorer samt EU.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2012	2013	2014	2015	2016	*
<i>Anlæg:</i>						
Administration, løn		1.000	1.000	1.000		
Forberedelse af udbud		1.000				1.000*
Opstart, indkøb af køretøjer		5.000				
Underskudsdækning		4.000	4.000	3.000		
Anlægsudgifter i alt		11.000	5.000	4.000		1.000*
Heraf til KEjd						
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
Afledte serviceudgifter i alt						

Note: *-markeringer betyder, at bevillingen i 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

Anlægsaktivitet, Tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	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																			

Risikovurdering i anlægsprojekter

I forbindelse med konceptudviklingen kan det vise sig, at der vil blive behov for at justere projektets økonomi og tidsplan. Dette afklares i forbindelse med afrapportering til Teknik- og Miljøudvalget inden sommerferien 2012 om konceptfasen.

Tidligere afsatte midler

Der er i forbindelse med BR-indstillingen den 5. maj 2011 afsat midler 1,2 mio. kr. til at gennemføre af konceptudviklingsfasen. Hertil er opnået medfinansiering fra Trafikstyrelsen på 0,8 mio. kr. til Københavns Kommune samt 0,9 mio. kr. direkte til projektets partnere CBS, DTU samt RUC.

Konceptudviklingsfasen løber fra 1. august 2011 til 31. august 2012, hvorfor indtægten fra Trafikstyrelsen falder i 2012.

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Konceptudvikling	1.200				
Medfinansiering (40%) fra Trafikstyrelsen		800			
Afsatte midler i alt	1.200	800			

au: Etablering af markedspladser



Udvikling af byens rum til mere byliv i udsatte byområder ved etablering af markedspladser (au)

Sagsbehandler
Mikkel Halbye
Mindegaard

Baggrund

Visionen er, at hele København har et levende byliv, og at borgerne i alle områder af kommunen er glade og tilfredse med det byliv, som de oplever i deres by. I kommunens fælles Politik for Udsatte Byområder formuleres det konkrete mål: Mere byliv i udsatte byområder, hvor 80 % af beboerne skal være tilfredse med bylivet. Dette skal måles vha. Bylivsregnskabet.

Som redskab blandt andet til at skabe mere velfungerende byliv i udsatte byområder besluttede Teknik- og Miljøudvalget på møde den 12. december 2011 at bede Teknik- og Miljøforvaltningen om i første omgang at lave et konkret projektforslag til et pilotprojekt med at etablere markedspladser, der kan bidrage såvel økonomisk, socialt og kulturelt til disse byområder, og dermed være med til at skabe tryghed, integration og vækst gennem mere levende byliv. Hensigten er at undersøge muligheden for at etablere mere permanente markedspladser. Eksempler fra udlandet – blandt andet Amsterdam – viser at markeder i udsatte byområder kan fungerer som byattraktioner, der tiltrækker borgere fra andre dele af byen og besøgende udefra.

Indhold

Projektet består af etablering af infrastruktur som vand og strøm til brug for et marked i udsatte byområder. Det kunne være i Bispebjerg/Nordvest, Nørrebro, Kgs. Enghave eller Amager Vest.

Før den endelige placering udpeges, gennemføres i 2012 og 2013 et pilotprojekt uden udgifter til etablering. Den konkrete placering af pilotprojektet, der omhandler én markedsplads skal fremlægges for Teknik- og Miljøudvalget og i offentlig høring inden det sættes i gang. Forvaltningen inddrager lokale aktører for at finde den bedst egnede placering.

Når pilotprojektet afsluttes, ønsker forvaltningen at kunne etablere en mere varig løsning, der primært kræver strøm- og vandforsyning, for at fungere optimalt og bæredygtigt.

De økonomiske konsekvenser

Etablering af ca. 12 skabe med vand og elstik udføres i 2013 og 2014, efter evaluering af pilotprojektet, således at mere bæredygtige installationer kan tages i brug i foråret 2014. Drift, vedligehold samt øget renhold indtægtsfinansieres ved hjælp af stadafgifter. Ligeledes indtægtsfinansieres administration og tilsyn i form af en torvemester ved hjælp af stadafgifter.

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2012	2013	2014	2015	2016	*
<i>Anlæg:</i>						
- Anlæg af el- og vandstik til markedsstader (i alt ca. 12 skabe)		1.000	1.000			
Anlægsudgifter i alt		1.000	1.000			
Heraf til KEjd						
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift af el- og vandstik (indtægtsfinansieret)		0	0	0	0	
- Torvemester, adm. og renhold (indtægtsfinansieret)		0	0	0	0	
Afledte serviceudgifter i alt		0	0	0	0	

Note: *-markeringer betyder, at bevillingen i 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	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

Der har i flere år været forespørgsler fra såvel lokaludvalg, områdefornyelser og private erhvervsdrivende efter at etablere daglige markedspladser eller basarer i udsatte byområder i København. Med pilotprojektet, der går forud for investeringen, vil forvaltningen afdække potentialet, uden at skulle investere i fysiske anlæg.

Udgifterne til administration i form af en Torvemester kan justeres således at de følger indtægterne fra udlejning af studepladser. Ligesom arbejdsbyrden også vil stige proportionalt med antallet af stader og dermed indtægterne. Studeafgifterne på markedet er baseret på det eksisterende takstsystem for studepladser i København.

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere afsatte midler til dette.

av: Elmegade



Ombygning af Elmegade (av)

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 og projektforslag for Elmegade som blev vedtaget i Teknik- og Miljøudvalget den 20. juni 2011 og det foreslås derfor at afsætte midler til detailprojektering og anlæg.

Forud for udarbejdelsen af helhedsplanen besluttede TMU i 2009, at der skulle afholdes et trafikforsøg i Elmegade. Trafikforsøget skulle supplere omlæggelsen af Nørrebrogade og havde til formål at imødegå stigningen af biltrafikken og skabe bedre forhold for cykler, fodgængere og ophold.

Trafikforsøget i Elmegade har i næsten 3 år stået i en midlertidig udformning med ensretning af biltrafikken fra Skt. Hans Torv i retning mod Nørrebrogade. Hvis trafikforsøget i Elmegade nedtages vil det betyde en øget biltrafik i begge retninger. Dette vil have særlig sikkerhedsmæssige konsekvenser for den ligeudkørende cykeltrafik i Nørrebrogade, da der er risiko for konflikter med venstresvingende biler ind i Elmegade.

I Elmegade er der forsøgsvis etableret en midlertidig modstrøms cykelsti/cykelparkering og udvidelse af fortovet i solsiden. Elmegade er blevet en vigtig cykelforbindelse med ca. 7.000 cykler pr. dag, nedlæggelse af modstrømscykelstien vil forringe cyklernes forhold. Omvendt er det ikke æstetisk eller sikkerhedsmæssigt optimalt at Elmegade nu på 3. år fremstår i en midlertidig udformning. Projektforslaget for Elmegade bygger på erfaringerne fra trafikforsøget, og er blevet udarbejdet i en dialog med butiksindehavere, beboere og Nørrebro Lokaludvalg. Deltagere i dialogen har bakket op om projektforslaget og en trafikal fredeliggørelse af gaden.

Hvis der ikke træffes beslutning om permanent anlæg af Elmegade, må der påregnes ekstra udgifter til vedligehold eller evt. fjernelse.

Sagsbehandler

Klaus Grimar

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	



Midlertidige cykelsti, fortove og cykelparkering etableret 2009

Indhold

Formålet med det vedtagne projektforslag 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 cyklisterne 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 ”knækpunkterne”, 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.

Gennemførelse af projektforslaget for Elmegade vil medføre, at der nedlægges ca. 8 parkeringspladser i Blå Zone, parkeringsredegørelse med det præcise antal nedlagte parkeringspladser vil indgå i evt indstilling om frigivelse af anlægsmidler.

Tabel 1 De økonomiske konsekvenser

1.000 kr.-2012 p/l	2011	2012	2013	2014	2015	*
<i>Anlæg:</i>						
-Hovedprojekt			950			
-Anlæg			5.000			

			5.950			
Anlægsudgifter i alt						
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
-Vedligeholdelse og drift						

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

Tabel 2 Tidsangivelse

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2013				2014			
	1. Kv	2. kv	3. kv	4. kv	1. kv	2. kv	3. kv	4. kv
Projektering	x							
Udbud gennemført		x						
Anlægsbevilling givet			x					
Opførsel igangsat				x				
Opførsel afsluttet					x			
Facilitet ibrugtaget					x			

Tidligere afsatte midler

Der blev i Budget 2010 afsat 1,5 mio. kr. til udvikling af en plan for Elmegade.

aw: Byrumsprojekter De gamles by



Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.
Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.

BUDGETNOTAT

Byrumsprojekter

DE GAMLES BY - ny belysning kan give tryghed og gøre det til et mere aktivt rekreativt område (aw)



Baggrund

De Gamles By er et attraktivt område med rekreative muligheder, der kunne udnyttes meget bedre. Der er meget få adgangsmuligheder og det gør at området isoleres fra det omkringliggende kvarter og virker utrygt at færdes i.

Der er udarbejdet en helhedsplan for De Gamles By, som består af en række projekter, der tilsammen er med til at udvikle området samtidig med at området bevares som en grøn oase på Nørrebro. Et af projekterne er at sætte områdets rekreative muligheder i spil som et aktiv for bydelen.

En udskiftning af terrænbelysning og et generelt fokus på lyssætning omkring de grønne områder vil medføre en højere grad af tryghed i området. Når anvendelsen af flere bygninger ændres til bolig og erhverv, og området lukkes op med flere adgange og cykelforbindelser, skal der være en belysning som skaber tryghed, sikkerhed og samtidig virker inviterende. En stor del af belysningsarmaturerne er i dag utidsvarende og der er et utilstrækkeligt lysniveau til at sikre en tryk ramme omkring de grønne arealer. Nye armaturer er mere strømbesparende og derved mindre driftstunge og vil bidrage positivt til kommunens CO2 regnskab.

Der er afsat 7 mio. kr. i 2011 og 2012 til at nedtage hegn og etablere nye cykelforbindelser gennem området, men udskiftning og opgradering af belysning i De Gamles By er ikke indeholdt i den aktuelle bevilling. Der vil være anlægsfordele ved at lade projekterne følges ad.

Sagsbehandler
Christian Kahr Andersen

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

Indhold

Ændring af belysningen i De Gamles By forudsætter udarbejdelse af en belysningsplan, der beskriver et koncept for standard belysning til veje og stier og kunstbelysning til de særlige steder i området. Der skal primært ske et generelt løft af belysningen i området, men der kan etableres lys til særlige funktioner fx en belyst løberute og der kan ske punktnedslag i form af effektbelysning eller lyskunst.

De økonomiske konsekvenser

KEJD har med ekstern rådgivning lavet et prisoverslag på udskiftning og opgradering af belysningen på 4,5 mio. kr. Hertil kommer udarbejdelse af en belysningsplan 0.2 mio i alt 4.7 mio.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016	*
<i>Anlæg:</i>					
- Belysningsplan	0.2				*
- Anlæg		4.500			
Anlægsudgifter i alt	0.2	4.500			
Heraf til KEjd					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift					
-					
Afledte serviceudgifter i alt					

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

Anlægsaktivitet, tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	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									

Tidligere afsatte midler

I Budgetforlig 2012 er afsat 1,5 mio. kr. til anlæg i 2012 og 5,5 mio. kr. til anlæg i 2013 i forbindelse med udvikling af De Gamles By. Midlerne er afsat til at udarbejde en helhedsplan og implementere denne. Helhedsplanen er udarbejdet i et samarbejde mellem Teknik- og Miljøforvaltningen, Omsorgs- og Sundhedsforvaltning, Børne- og Ungdomsforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen, Socialforvaltningen og Økonomiforvaltningen.

Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Budgetaftale 2010:</i>					
<i>"Kickstart København":</i>					
<i>Budgetaftale 2011:</i>					
<i>"KBH i Vækst"</i>					
<i>Budgetaftale 2012:</i>		1.500	5.500		
Afsatte midler i alt					
Heraf forbrugt					

ax: Hedebygadekarréen



Byfornyelse

HEDEBYGADE KARRÉEN VERSION 2.0 (ax)

- **En nedslidt baggård kan blive til attraktivt åndehul for beboerne og optage overskydende regnvand**



Sagsbehandler
Carsten Vesterager
Petersen

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

Baggrund

Klimaforandringerne betyder, at der i fremtiden vil falde meget mere regn, som vil kunne medføre voldsomme oversvømmelser i København. Københavns Klimatilpasningsplan anbefaler lokal håndtering af regnvand som en væsentlig metode alle steder, hvor det er muligt for at undgå fremtidige oversvømmelser. Her kan Københavns Gårdhaver spille en væsentlig rolle.

Med Borgerrepræsentationens vedtagelse af tillægget til den eksisterende byfornyelsesstrategi "Bæredygtig Byfornyelse 2009-2013" den 25. august 2011 blev det besluttet, at Københavns Kommune vil prioritere støtte til renovering af nedslidte baggårde til fælles gårdhaver, der kan give eksempler på bæredygtige løsninger som fx lokal opsamling af regnvand. I forbindelse med omlægningen af københavnske gårde er der i de senere år etableret bæredygtige løsninger ved at integrere og afprøve såkaldte LAR-løsninger (Lokal Afledning af Regnvand). Der er imidlertid behov for at afprøve nye og mere tidssvarende LAR-løsninger, der kan håndtere de kommende store mængder regnvand som følge af de klimaudfordringer, vi står overfor.

Indhold

Projektet er et eksempelprojekt i en nedslidt karré på Vesterbro, hvor der udvikles nye innovative løsninger indenfor regnvandsopsamling som led i anlæg af en fælles gårdhave. Eksempelprojektet bygger videre på erfaringer fra de tidligere demonstrationsprojekter i Hedebygade. Projektet vil både give beboerne attraktive udearealer med legepladser og mødesteder og vil samtidig kunne håndtere mindst 30 pct. af regnvandet fra gården og hustage, som er en målsætning i Københavns Klimatilpasningsplan.

Regnvandet skal således håndteres lokalt ved hjælp af grønne, lavteknologiske løsninger, der kan forsinke eller opsuge regnvandet, eller rense det, så det kan genanvendes og bruges rekreativt.

Eksemplet kan efterfølgende anvendes andre steder i København. Derved kan regnmængden i kloakkerne mindskes, og man undgår at skulle lægge nye og større kloakrør over hele byen, hvilket er en meget dyrere løsning

De økonomiske konsekvenser

Projektet forudsættes delvist finansieret af staten som et led i byfornyelsen. Kommunens omkostninger til en ekstraordinær indsats for LAR-løsninger i Hedebygadekarreen Version 2.0 vil være i alt 10 mio. kr. fordelt på årene 2013-2015. Staten forventes at støtte projektet med minimum 5 mio. kr.

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016	*
<i>Anlæg:</i>					
Projektudvikling	1.500*	1.000			1.500*
Anlæg		5.000	2.500		
Anlægsudgifter i alt	1.500*	6.000	2.500		1.500*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift					
-					
Afledte serviceudgifter i alt	0	0	0	0	

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Gårdlauget finansierer driften af gårdhaven efter etablering, så der vil ikke være afledte serviceudgifter af projektet.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

Anlægsaktivitet, Tidsangivelse	2013				2014				2015				2016			
	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

Projektet udvikler metoder, er ikke er afprøvet andre steder i København.