



Budget 2016 – Byrum

Under budgettemaet ”Byrum” er der udarbejdet følgende budgetnotater:

- Linjen - Et aktivitetsstrøg i Nordvest
- Vesterbro Passage etape II
- Nyt byrum ved Banegraven



Linjen – Et aktivitetsstrøg i Nordvest

16. juni 2015



Foto: Madman Factory

Baggrund

Langs højbanen ved Nørrebro Station, mellem Ørnevej og Glentevej, har et kommunalt areal, Linjen, stået misligholdt hen, hvilket har skabt utryghed. Områdefornyelse Fuglekvarteret har sammen med lokale borgere igangsat en positiv udvikling af området, hvilket har synliggjort stedets potentiale som et attraktivt byrum for lokalområdet. Aktiviteterne på arealet er finansieret af Realdania og Områdefornyelsen, men der mangler grundlæggende infrastruktur.

Indhold

Arealet langs højbanen rummer potentiale som et attraktivt byrum. Linjen kan blive et udflugtsmål i sig selv, men også et sted hvor folk spontant mødes. Realdania har finansieret etableringen af en containerby med brugerdrevne åbne værksteder, der har som formål at fremme selvskabelse, innovation og bæredygtighed. I den forbindelse har en række engagerede borgere i samarbejde med Områdefornyelse Fuglekvarteret igangsat en positiv udvikling af byrummet. Dette har synliggjort arealets potentiale for bl.a. beboerne i naboejendommene, der nu ønsker at åbne op ud til Linjen.

For at fastholde den positive udvikling og udbrede kendskabet og adgangen til aktiviteterne til lokalområdet, er det nødvendigt at etablere infrastruktur i form af basale rammer som belysning, belægning, el/vand, samt en stiforbindelse, som skal sikre åbning af arealet og sammenhæng med de omkringliggende områder.

Teknik og Miljøforvaltningen har i samarbejde med Økonomiforvaltningen udarbejdet et idéoplæg for Nørrebro Stationsområde, hvori Linjen indgår. I kommuneplanen er den grønne cykelrute Grøndalsruten planlagt til at løbe gennem arealet. Dette tages der højde for i udviklingen af Linjen, så en synergieffekt muliggøres. Målet er at videreføre elementer fra den midlertidige anvendelse af Linjen i realiseringen af idéoplægget.

Områdefornyelse Fuglekvarteret er tovholder på den indledende projektudvikling og samarbejder med relevante samarbejdspartnere om at skabe gode fysiske og organisatoriske rammer.

Eksekveringsparat?

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

Bydel
Nørrebro, Bispebjerg

Lokalitet/Adresse
Nørrebro Stationsområde / Ørnevej 3, 2400 København NV

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

Overordnede målsætninger og effekter

Det misligholdte areal har været medvirkende til at skabe utryghed i kvarteret omkring Nørrebro Station. Med etableringen af Linjen skabes der grobund for en positiv spiral i området:

- Forbindelse mellem Nørrebro Station, Glenteparken og Frederiksberg.
- Nyt aktivt byrum.
- Øget tryghed omkring Nørrebro Stationsområde.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Etablering af stiforbindelse	- Mulighed for passage.
Nyt byrum	- Flere bruger arealet til ophold og aktiviteter.
Etablering af grundbelysning	- Den målte tryghed stiger (Tryghedsindekset).
Beskæftigelseeffekt (2,7 mio. kr.)	3,2 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,7 mio. kr. i perioden 2015-2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres øgede driftsudgifter på 0,04 mio. kr. i 2017 og 0,12 mio. kr. årligt fra 2018 frem. Projektet forventes ibrugtaget i august 2017.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

<i>(1.000 kr. – 2016 p/l)</i>	Anlæg 2015-2016	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2018
Linjen – Et aktivitetsstrøg i Nordvest	2.700	120

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

Det forventes, at der ved udførelse af opgaven kan stilles krav om, at eventuelle private leverandører skal beskæftige praktikanter.

Risikovurdering

Projektet vurderes at være et kompliceret anlægsprojekt. Da der på nuværende tidspunkt er en del uafklarede forhold, som kan påvirke projektets tidsplan og økonomi, afsættes der, jf. anlægsanalysen og initiativer som følge heraf, 10 % af anlægssummen til uforudsete udgifter.

De ukendte forhold er bl.a. manglende afklaring af jordbundsforhold og eventuelle ønsker om ændrede anvendelsesbestemmelser.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 2,7 mio. kr. i perioden 2015-2017. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,04 mio. kr. i 2017 og 0,12 mio. kr. årligt fra 2018 og frem. Driftsudgifterne skal anvendes til almindelig drift og vedligehold af et nu offentligt tilgængeligt areal, som tidligere har stået ubrugt hen. Der er dog reelt tale om en ibrugtagning af et areal, som ifølge Kommuneplanen og idéoplægget for Nørrebro Stationsområde skal åbnes for københavnere, hvorfor der under alle omstændigheder vil skulle tilføres driftsmidler.

Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/l)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Projektering	100	620	150			870	870*
- Udførelse			1.830			1.830	1.830*
Anlægsudgifter i alt	100	620	1.980			2.700	2.700*
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift			40	120	120	280	
Afledte serviceudgifter i alt			40	120	120	280	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i april 2017 og ibrugtaget i august 2017.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	September 2015
Anlægsarbejdet forventes igangsat	April 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	August 2017

Tidligere afsatte midler

Borgerrepræsentationen vedtog i februar 2013 Kvarterplan for Områdefornyelse Fuglekvarteret Øst og Vest 2013-2018. Midler herfra forventes anvendt til en ekstraordinær borgerinddragelsesindsats i forbindelse med Områdefornyelse Fuglekvarterets koordinering og projektledelse af aktiviteter på arealet.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

(1.000 kr., løbende p/l)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
BR 07.02.2013		500					
Afsatte midler i alt		500					

Henvisninger

Tryghedsindekset 2014 viser, at der i 'Distrikt 15: Indre Bispebjerg ved Nørrebro Station' er et stigende indsatsbehov omkring narkotika, indbrud og hærværk:

<http://tryghedsindekset.kk.dk/artikel/bispebjerg>



Vesterbro Passage etape II

16. juni 2015



Vesterbro Passage etape I

Eksekveringsparat?

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

Bydel

Indre by, Vesterbro/Kgs. Eng-have

Lokalitet/Adresse

Vesterbrogade (fra Bernstorffsgade til Trommesalen)

Baggrund

Vesterbro Passage etape I, der går fra Rådhuspladsen til Bernstorffsgade, er anlagt i 2013. For at fuldføre visionen om at opgradere gaderummet og skabe ét sammenhængende og velfungerende grønt byrum fra Rådhuspladsen til Trommesalen, skal der afsættes midler til etape II af projektet. Etape II af Vesterbro Passage strækker sig fra Bernstorffsgade til Trommesalen.

Indhold

Budgetforslaget for etape II rummer ligesom etape I etablering af brede fortove, beplantning, muligheder for ophold, cykelparkering, belysning og holdeplads for turistbusser. Tilsammen vil de to etaper skabe en væsentlig opgradering af by- og trafikrummet på et centralt sted i byen, hvor både københavnere og byens gæster færdes og mødes.

I projektet vil det tilstræbes at skabe plads omkring Frihedsstøtten, så den integreres i byrummet og ikke længere er isoleret af biltrafik. På den måde vil projektet både visuelt og funktionelt løfte den travle gade, som kobler Indre by sammen med Vesterbro.

Gennemførelsen af projektet skal også ses i sammenhæng med etableringen af tresporede cykelstier på Vesterbrogade fra Trommesalen til Vesterbro Torv.

Projektet vil tage afsæt i det dispositionsforslag, der er projekteret for både etape I og II. Færdigprojekteringen af etape II vil kunne igangsættes relativt hurtigt, da der ikke skal foretages et nyt rådgiverudbud, og fordi etape II er en option i den aftale, der er indgået i forbindelse med etape I. Der skal imidlertid afsættes midler senest i budget 2016, hvis optionen skal udnyttes. Hvis optionen ikke benyttes i forbindelse med budget 2016, skal der foretages et nyt udbud, hvilket skønnes, at ville forlænge tidsplanen med tre-fire måneder, da rådgiveropgaven skal i EU-udbud. Et nyt udbud vurderes samtidig, at ville koste ca. 0,1 mio. kr. i projektledelse.

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

Overordnede målsætninger og effekter

Det er intentionen, at Vesterbro Passage, der fungerer som trafikbindeled mellem destinationer som Københavns Hovedbanegård, Tivoli og en mængde hoteller, skal have et samlet æstetisk og funktionelt løft. Projektet vil understøtte Københavnerfortællingens visioner om storbykultur og en grøn by. Herudover vil det skabe bedre forhold for fodgængere og cyklister samt skabe liv i byrummet.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Bredere fortove og opholdsrum	- Bylivet styrkes ved bedre mulighed for ophold og bedre forhold for fodgængere.
Cykelsti og cykelparkeringspladser	- Bedre fremkommelighed og mulighed for at parkere sin cykel.
Begrønning af byrummet	- Træer og plantebede skaber større biologisk mangfoldighed.
Beskæftigelseeffekt (41,0 mio. kr.)	49,2 årsværk

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

Økonomi

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 41,0 mio. kr. i perioden 2016-2019. Der skal som en konsekvens af anlægsprojektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Projektet forventes ibrugtaget i december 2018.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter og afledte serviceudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	Anlæg 2016-2019	Afledte årlige serviceudgifter ved fuld indfasning fra 2019
Vesterbro Passage etape II	41.000	200

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

Risikovurdering

Projektet vurderes, at være et kompliceret anlægsprojekt. Da der på nuværende tidspunkt er uafklarede forhold, som kan påvirke projektets tidsplan og økonomi, afsættes der jf. anlægsanalysen og initiativer som følge heraf 15 % af anlægssummen til uforudsete udgifter.

Denne strækning af Vesterbrogade er udpeget som skybrudsvej. Det dispositionsforslag, der foreligger og danner basis for projektet, rummer dog ikke en skybrudsløsning, da skybrudsplanen ikke var udarbejdet ved projektstart. Projektets tidsplan rummer en udarbejdelse af skybrudsløsning som en del af projekteringen, men der kan stadig være en risiko i forhold til tidsplanen, da skybrudsløsninger rummer en række elementer, som Københavns Kommune endnu ikke har standarder for eller erfaringer med. Projekteringsomkostningerne for skybrudstiltag vurderes at ligge omkring 1,0-2,0 mio. kr. og indgår ikke i projektets økonomi, da de takstfinansieres.

I forbindelse med anlægsprojektet ved banegraven vil Banedanmark kunne have behov for at udskifte membranen på broen over banegraven. Dette vil kunne betyde en forsinkelse af projektet. Samtidig kan en eventuel forsinkelse af metroprojektet betyde fortsat trafik til metrobyggeplads i Stampesgade. Dette kan medføre forsinkelse for Vesterbro Passage etape II, da det ikke vil være muligt at nedlægge signal ved Trommesalen/Colbjørnsensgade, som forudsat i dispositionsforslaget.

Der er en mindre risiko for at andre rådgivere kan påklage, at optionen anvendes i stedet for at opgaven udbydes igen. Dette er en normal risiko ved alle projekter, hvor optionen ikke benyttes i umiddelbart forlængelse af den indgåede kontrakt. Det vurderes, at et nyt udbud vil tage tre-fire måneder, hvis anvendelse af optionen påklages.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede anlægsudgifter på i alt 41,0 mio. kr. i perioden 2016-2019. Der skal som en konsekvens af projektet tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. årligt fra 2019 og frem. Disse driftsmidler skal primært anvendes til grønne elementer, dvs. pleje af bede, beskæring af træer og vedligehold af inventar.

Tabel 3. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2016 p/1)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg:</i>							
- Projektering		1.050	2.100	1.850		5.000	3.150*
- Udførsel			3.000	33.000		36.000	
Anlægsudgifter i alt		1.050	5.100	34.850		41.000	3.150*
<i>Afledte serviceudgifter:</i>							
- Vedligehold og drift					200	200	
Afledte serviceudgifter i alt					200	200	

Anlægsprojektet forventes fysisk igangsat i november 2017 og ibrugtaget i december 2018.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Marts 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	November 2017
Forventet ibrugtagningstidspunkt	December 2018

Tidligere afsatte midler

I overførselssagen 2010-2011 blev der afsat 25,0 mio. kr. til Vesterbro Passage etape I, hvor strækningen fra H.C. Andersens Boulevard til Bernstorffsgade blev løftet fra nedslidt transitrum til et attraktivt byrum. Projektets samlede budget var på 31,0 mio. kr., hvoraf Københavns Kommune finansierede 25,0 mio. kr., mens Dansk Industri finansierede de resterende 6,0 mio. kr.

Tabel 5. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr., løbende p/l)</i>	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Budgetaftale 2011-2012	25.000							
Afsatte midler i alt	25.000							



Nyt byrum ved Banegraven

8. juni 2015



Eksekveringsparat?

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

Bydel
Indre by

Lokalitet/Adresse
De to banegrave, der går fra H.C. Andersens Boulevard til og med Vesterport Station

Baggrund

Budgetønsket omhandler en forundersøgelse, der skal undersøge mulighederne for at overdække banegravene mellem H.C. Andersens Boulevard og Vesterport Station. Ved at overdække banegravene skabes der mulighed for at udvikle og anlægge et nyt byrum på omkring 20.000 m² med nye funktioner midt i København.

Indhold

Forundersøgelsen vil tage udgangspunkt i rapporten "Udvikling af banegravene i København" fra 2008, som er udarbejdet af Københavns Kommune med repræsentanter fra DSB og Banedanmark i forbindelse med arbejdet med Metropolzonen. Forundersøgelsen vil undersøge og illustrere hvilke funktioner, type af byrum og aktiviteter, som byen har brug for på dette sted, ligesom forundersøgelsen vil afdække de anlægstekniske og jernbanerelaterede udfordringer, der er ved at overdække banegravene. Forundersøgelsen vil ligeledes indeholde et bud på en *business case*, der afdækker økonomien ved at overdække banegravene og etablere et nyt byrum/bebyggelse på det etablerede areal.

Ejerforholdene for banegravene er imidlertid komplicerede. Banedanmark ejer banegravene, men DSB ejer byggeretten til luftrummet over sporene. Da det ikke er Københavns Kommune, der har byggeretten til banegravene, betyder det, at en eventuel økonomisk indtægt ved en bebyggelse på banegraven tilfalder DSB. Kommunens rolle er i samarbejde med DSB og Banedanmark at anvende forundersøgelsen til at afklare, hvad Banegraven har af udviklingspotentiale, der kan gavne København.

Den overordnede risikovurdering er, at anlægsprojektet er ukompliceret og ikke i sig selv forbundet med nogen risiko. En overdækning af banegravene må dog forventes at være meget kompliceret og forbundet med stor risiko, se afsnittet om risikovurdering.

Overordnede målsætninger og effekter

Forundersøgelsen skal danne et robust grundlag for, at der kan træffes endelig beslutning om en eventuel overdækning af banegravene. Banegravene er udpeget til at have et udviklingspotentiale i Metropolzonen, hvor målsætningen er at gøre Københavns centrum til et unikt storbyhjerter.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Forundersøgelse til overdækning og nyt byrum ved banegravene	- Beslutningsgrundlag for projekt, der kan skabe et nyt byrum, som udvikler kvarterer omkring og skaber sammenhæng på tværs af banegravene.
Beskæftigelseeffekt (1,0 mio. kr.)	1,2 årsværk

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

Økonomi

Forundersøgelsen har estimerede anlægsudgifter på i alt 1,0 mio. kr. og forventes afsluttet i maj 2016.

Tabel 2. Overordnet økonomi (anlægsudgifter)

(1.000 kr. – 2016 p/l)	Anlæg 2015-2016
Forundersøgelse – Nyt byrum ved banegraven	1.000

Risikovurdering

Forundersøgelsen er i sig selv ikke forbundet med nogen risiko og vurderes derfor at være ukompliceret. En eventuel overdækning af banegravene må imidlertid forventes at være forbundet med stor risiko og være meget kompliceret, hvilket forundersøgelsen vil afdække yderligere.

Ejerforholdene af banegraven er komplicerede. Banedanmark ejer banegravene, men DSB ejer byggeretten til luftrummet over sporene. Derfor er DSB og Banedanmark vigtige parter i projektet og skal inddrages i arbejdet med forundersøgelsen. Ydermere peger Kulturstyrelsen på, at Vesterport Station er belagt med visse begrænsninger.

Ved en overdækning vil gravene ændre status til en egentlig jernbanetunnel, hvilket medfører en række skærpede krav ved anlæg. Derudover ligger Vesterport Station i den vestlige af de to banegrave, hvilket gør en overdækning kompliceret.

Bilag. Tekniske oplysninger

Økonomiske konsekvenser

Projektet har estimerede udgifter på i alt 1,0 mio. kr. i perioden 2015-2016.

Tabel 3. Anlægsudgifter

<i>(1.000 kr. – 2015 p/l)</i>	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Tekniske undersøgelser	300	300				600	600*
- Skitseprojekt	100	300				400	400*
Anlægsudgifter i alt	400	600				1.000	1.000*

Forundersøgelsen forventes igangsat i november 2015 og afsluttet i maj 2016. Resultatet af forundersøgelsen kan dermed danne baggrund for et budgetnotat til forhandlingerne om budget 2017. Forundersøgelsen forelægges Teknik- og Miljøudvalget medio 2016.

Tabel 4. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Oktober 2015
Forundersøgelsen forventes igangsat	November 2015
Forundersøgelsen afsluttes	Maj 2016

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.

Henvisninger

Rapporten ”Udvikling af banegravene i København”, som er udarbejdet af Københavns Kommune, DSB og Banedanmark i 2008.