

# Bilag 4 Færdiggørelse og genopretning



Færdiggørelse og Genopretning							
Nr.	Overskrift	Beskrivelse	Drift / Anlæg i 1.000 kr.	2014	2015	2016	2017
G1	Helhedsrenovering signalanlæg - fase 2	Genopretning af byens trafiksignaler er grundlaget for en markant forbedring af trafikens flow i byen for alle transportmidler og forventes derudover at give en energibesparelse på 1-1,5 GW.	Drift		-400	-1.600	-1.600
			Anlæg	26.400	25.400		
G2	Indsatsstyrke til renovering af inventar i parkerne	En indsatsstyrke til istandsættelse af bænke, affaldskurve, skilte mv. i byens parker.	Drift	10.000	10.000	10.000	10.000
			Anlæg				
G3	Færdiggørelse af Husumparken	At få opgraderet Husumparkens to fløje til attraktive aktivitetsrum, så de fremstår af samme kvalitet som den øvrige nye park	Drift		22	22	22
			Anlæg	4.000			
G4	Blåt Støttestpunkt for Den Blå Rute ved Refshaleøen	Etablering af en ny ca. 35 meter lang træbro i forskellige niveauer, der både giver mulighed for ophold og god adgang til	Drift			100	100
			Anlæg	750	7.000		
G5	Færdiggøre Storbymose + Mosestykket - Områdefornyelse Gl. Valby	Budgetønsket går på at nedlægge Mosestykket som vej og inddrage arealet i storbyhaven. Der skal anlægges erstatningspladser på de tilstødende veje, laves en ny vejadgang til Vuggestuen Mosestykket fra Mosedalvej og forbedre forholdene for gående på enkelte af adgangsvejene – herunder at etablere fortov.	Drift		62	63	65
			Anlæg	3.748			
G6	Styrke Gåsebæksforbindelsen - Områdefornyelse Gl. Valby	Gåsebæksforbindelsen: renovering af 3-bros underføringen, der går på tværs af baneterrænet (mellem Lyshøjgårdsvej og Valby Langgade) samt en forbedring af krydsningsforholdene for cyklister og gående i krydset mellem Gåsebækvej og Valby Langgade.	Drift				
			Anlæg	2.250			
G7	Styrke Skolegadeforbindelsen - Områdefornyelse Gl. Valby	Skolegadeforbindelsen: omlægning af Skolegade til strøggade/gågade.	Drift				
			Anlæg	5.000			
G8	Energicenter Voldparken	Fortsætte aktiviteter for at løfte det udsatte byområde med sociale og kulturelle aktiviteter	Drift	600	2.600	2.600	2.600
			Anlæg				
G9	Genopretning af nedslidte Broer	Renovering af de 8 mest nedslidte Broer	Drift	500	500	500	
			Anlæg	11.200	23.700	14.900	
G10	Helhedsgenopretning af Veje	Der foretages genopretning af veje, fortove mm.	Drift	1.200	600	400	
			Anlæg	215.900	107.900	72.000	
G11	Genopretning af belægninger på Christianborgs Slotsplads	Belægningerne på Christianborgs Slotsplads genoprettes	Drift				
			Anlæg	4.800			
G12	Naturpleje i Utterslevmose og på Amager Fælled	Naturpleje i Utterslevmose og på Amager Fælled	Drift				
			Anlæg	7.500	13.000	11.500	11.500
G13	Genopretning af vandmiljøet i Utterslev Mose	Oprensning og behandling af søen, så den jf. statens vandplan når tilstanden 'god økologisk tilstand'. Dette indebærer først og fremmest nedbringelse af fosforindholdet i søen.	Drift				
			Anlæg	1.000	15.000	16.000	9.000
G14	Det Grønne P-hus	P-huset er i dårlig stand hvor der på nogle områder uhensigtsmæssig konstruktion, byggefejl og begrænset vedligeholdelse. Der er gennemført en teknisk gennemgang af bygningen, der har afsløret synlige fejl og mangler.	Drift			300	300
			Anlæg	5.500	3.600		
G15	Implementering af skybrudsløsninger	Gennemførelse af en række skybrudsprojekter, der skal sikre områder i byen mod oversvømmelse under skybrud.	Drift	1.000	5.000	5.000	9.000
			Anlæg	10.000	50.000	50.000	90.000
G16	Akut reparation af defekte vejbrønde	Defekte vejbrønde kan være årsag til, trafikikkerheds-, rotte-, og oversvømmelsesproblemer. Der søges til akut reparation af ca. 2 % af de defekte brønde, som skaber de største gener for borgerne.	Drift				
			Anlæg	8.000	9.000	8.000	
G17	Trafiksanering Holmen og Christianshavn	Trafiksanering Holmen og Christianshavn	Drift				
			Anlæg	6.000	2.000		
G18	Renovering af P-anlæg under Langebro på Sjællandssiden	Renovering af P-anlæg under Langebro på Sjællandssiden	Drift				
			Anlæg	15.900			
G19	Reduktion af vejstøj indendørs i støjbelastede boliger	Reduktion af vejstøj indendørs i støjbelastede boliger	Drift				
			Anlæg	5.100	5.000	5.000	5.000
G20	Amagerbrogade etape 2	Amagerbrogade etape 2	Drift		700	900	500
			Anlæg	12.000	9.000	29.000	30.000
G21	ITS Investering 2. bølge	En fælles trafikledelses- og informationscentral	Drift	10.000	10.000	10.000	10.000
			Anlæg	15.000	15.000	15.000	15.000



## Helhedsgenopretning Signalanlæg – fase 2 (G1)



26-03-2013

Sagsnr.  
2013-40438

Dokumentnr.  
2013-280848

Sagsbehandler  
Anders Kreutzfeldt

### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	NEJ
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	JA, hvis * markeres

### Baggrund

I forbindelse med budgetaftalen for 2013 blev der bevilget 33 mio. kr. til første fase af fornyelse og modernisering af trafiksignalerne i byen. Bevillingen er en del af klimaplanen og plan for grøn vækst.

Byen oplevede i 2012 en række alvorlige trafiksammenbrud, og forvaltningen besluttede derfor at justere planen med en hurtigere udskiftning af de udslidte styreapparater. Det betyder, at udskiftningen til signalhoveder med LED teknologi er udskudt til anden og tredje fase af genopretningsplanen for trafiksignaler. Den oprindelige og justerede plan for genopretningen af trafiksignaler er:

**Tabel 1. Oprindelig og justeret plan for genopretning af signaler**

	Mio. kr. - 2013 p/l	Oprindelig fordeling Budget 2013	Revideret fordeling Budget 2013
1	Nye styreapparater og opgradering af eksisterende	12.0	19.6
2	Trafikdetektering	5.0	2.1
3	Nye LED signalhoveder	12.5	1.5
4	Fornyelse ifm. andre projekter	3.5	7.5
5	Ekstern rådgivning og uforudsete hændelser	0	2.3
	I alt	33.0	33.0

## Indhold – fase 2 og fase 3 af genopretning af trafiksignaler

Den samlede genopretning af byens trafiksignaler er grundlag for en markant forbedring af trafikens flow i byen - for alle transportmidler - biler, cykler og busser.

Formålet med fase 2 og fase 3 af genopretningen af byens trafiksignaler er:

- 1) At udskifte de resterende udslidte styreskabe og dermed skabe muligheder for en bedre trafikafvikling for cyklister, busser og biler og dermed give et væsentligt bidrag til reduktion af CO<sub>2</sub>-udledningen
- 2) At udskifte de eksisterende glødepærer i signalhovederne med LED-teknologi, og derved formindske strømforbruget med op til 1 GW om året og reducere CO<sub>2</sub> udslippet. Det vil være en halvering af strømforbruget til trafiksignaler i Københavns Kommune

For at sikre, at det vedligeholdelsesmæssige og teknologiske efterslæb bliver indhentet så trafiksignalerne fremstår i en nutidig, moderne standard, mangler vi finansiering af fase 2 og fase 3 i genopretningsplanen – i alt 51,8 mio. kr. 2014 p/l. Forvaltningen indstiller, denne genopretning finansieres over 2 år med 26,4 mio. kr. i 2014 og 25,4 mio. kr. i 2015.

Budgetønsket på de 26,4 mio. kr. for fase 2 i 2014 og de 25,4 mio. kr. for fase 3 i 2015 foreslås fordelt på følgende aktiviteter:

**Table 2. Distribution of budget request for 2014 and 2015 by activities**

	<b>Mio. kr. - 2014 p/l</b>	Fase 2, 2014	Fase 3, 2015
1	Nye styreapparater og opgradering af eksisterende	6.1	-
2	Trafikdetektering	3.0	3.0
3	Nye LED signalhoveder	4.1	11.2
4	Fornyelse ifm. andre projekter, inkl. standere etc.	11.2	9.2
5	Ekstern rådgivning og uforudsete hændelser	2.0	2.0
		26.4	25.4

## De økonomiske konsekvenser

Opraderingen af signalsystemet kan gennemføres som en ”fast track” opgave og afsluttes 2015. Det betyder, at Københavns Kommune hurtigt får gavn af gevinsterne med bedre trafikflow og trafiksikkerhed samt strømbesparelse og reduktion af CO<sub>2</sub>.

**Tabel 3. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Projektering og udførelse	26.400	25.400			26.400*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>26.400</b>	<b>25.400</b>			
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift (**)	0	-400	-1.600	-1.600	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>	<b>0</b>	<b>-400</b>	<b>-1.600</b>	<b>-1.600</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2014 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start

Note \*\* den fulde besparelse opnås først såfremt 3. fase af genopretningsplanen bevilges.

Besparelsen kan delvist opnås i 2015 med fase 2 investeringen. Den fulde strømbesparelse opnås først fra 2016, såfremt 3. og sidste fase af signalopretningen bevilges.

## Tidsangivelse

Arbejderne i forbindelse med genopretning af signalanlæggene til og med 2015 kan udføres under kommunens kontrakt med den nuværende signaloperatør.

## Risikovurdering i anlægsprojekter

Aktiviteterne gennemføres af kommunens nuværende signaloperatør. Dennes kapacitet til at gennemføre ændringerne vurderes at være en lille risiko for projektet. Københavns Kommune har mulighed for at udbyde opgaven til andre operatører på markedet.

## Tidligere afsatte midler

I budgetaftalen for 2013 er der afsat 33 mio. 2013 p/l kr. til genopretning af trafiksignaler - fase 1.

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

1.000 kr. - 2013 p/l	2013
Budgetaftale 2013:	33.000
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>33.000</b>



## Indsatsstyrke til reovering af inventar i parkerne (G2)

17-04-2013 16:41

### Baggrund

I byens parker og naturområder findes parkinventar, bænke, papirkurve, skilte, griller o.a. Ofte er inventaret opsat i forbindelse med etablering af parken. Derfor findes der meget gammelt inventar i mere eller mindre brugbar stand.

Et besøg i byens natur kan således godt blive forstyrret af forfaldent inventar, som giver parken et slidt og utrygt udtryk.

I tidens løb er der gennemført mange reoveringer og reparationer, men tidens tand og den almindelige slitage tærer hurtigere end fornyelserne kan følge med til.

Derfor er der et stort efterslæb i reoveringer og reparationer af parkinventar i parkerne.

### Indhold

Forvaltningen ønsker at lave en indsatsstyrke til istandsættelse af bænke, affaldskurve, skilte mv. i byens parker.

Forvaltningen er ved at få udarbejdet en undersøgelse af tilstanden af inventar og stier i byens parker, hvor det vil blive kortlagt, hvilke istandsættelsesopgaver der er og den økonomi, der knytter sig til disse opgaver.

Ved at lave denne indsatsstyrke vil forvaltningen kunne høste de lavt hængende frugter og gennemføre en række af disse opgaver, så snart rapporten foreligger.

Tanken er, at indsatsstyrken vil kunne rykke fra park til park og male bænke ordne affaldskurve, skilte og griller. Med få dages arbejde i hver park, vil der være synlige resultater for den besøgende.

Forvaltningen ønsker at reovere det eksisterende inventar frem for at erstatte det med nyt for at sikre den mest bæredygtige anvendelse af ressourcerne. I København findes der ca. 5.000 bænke og ca. 4.000 skraldespande i parkerne.

### De økonomiske konsekvenser

Udover selve indsatsstyrken er der behov for planlægning og koordinering af indsatsen samt indkøb af materialer i form af maling mv.

Afhængigt af hvor hurtigt istandsættelsen ønskes gennemført kan der vælges mellem to økonomiske modeller.

#### *Model 1 - Den hurtige*

Der afsættes 10 mio. kr. årligt til indsatsstyrken. Med dette beløb kan forvaltningen ansætte ca. 18 medarbejdere/årsværk og indkøbe

### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

### Center for Park og Natur

Islands Brygge 37, 4. sal,  
lokale 434  
Postboks 449  
2300 København S

E-mail  
mrunge@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009493149

www.kk.dk/groenneomraad  
er

materialer, værktøj og ladcykler samt ansætte en koordinator. De vil være ca. 3 år om at komme igennem alt inventar i byens parker og naturområder.

#### *Model 2 – Den langstrakte*

Der afsættes 5 mio. kr. årligt til indsatsstyrken. Med dette beløb kan forvaltningen ansætte ca. 9 årsværk og indkøbe materialer, værktøj og ladcykler samt ansætte en koordinator. De vil være ca. 6 år om at komme igennem alt inventar i byens parker.

Fælles for de to modeller er, at forvaltningen vil skulle investere i en udvidelse af de eksisterende mandskabsfaciliteter eller evt. investere i mobile løsninger. Dette er der taget højde for i beregningen ovenfor.

Forvaltningen vil overveje om en del af ansættelserne skal være sæsonansættelser, for at sikre flere ressourcer i sommerhalvåret, hvor vejret tillader at malerarbejdet udføres.

**Tabel 1. Serviceudgifter**

<b>1.000 kr. – 2014 p/l</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>
<i>Serviceudgifter:</i>				
Planlægning og istandsættelse	5.000/ 10.000	5.000/ 10.000	5.000/ 10.000	5.000/ 10.000
<b>Serviceudgifter i alt</b>	<b>5.000/ 10.000</b>	<b>5.000/ 10.000</b>	<b>5.000/ 10.000</b>	<b>5.000/ 10.000</b>

**Tabel 2. Tidsangivelse for driftsprojekt**

	<b>Måned og år</b>
Projekt igangsat	Januar 2014
BR-bevilling givet	Driftsbevilling
Projekt sat i fuld drift	1. april 2014
Projekt afsluttet	Varig bevilling

#### **Tidligere afsatte midler**

Der er ikke afsat midler på området tidligere.





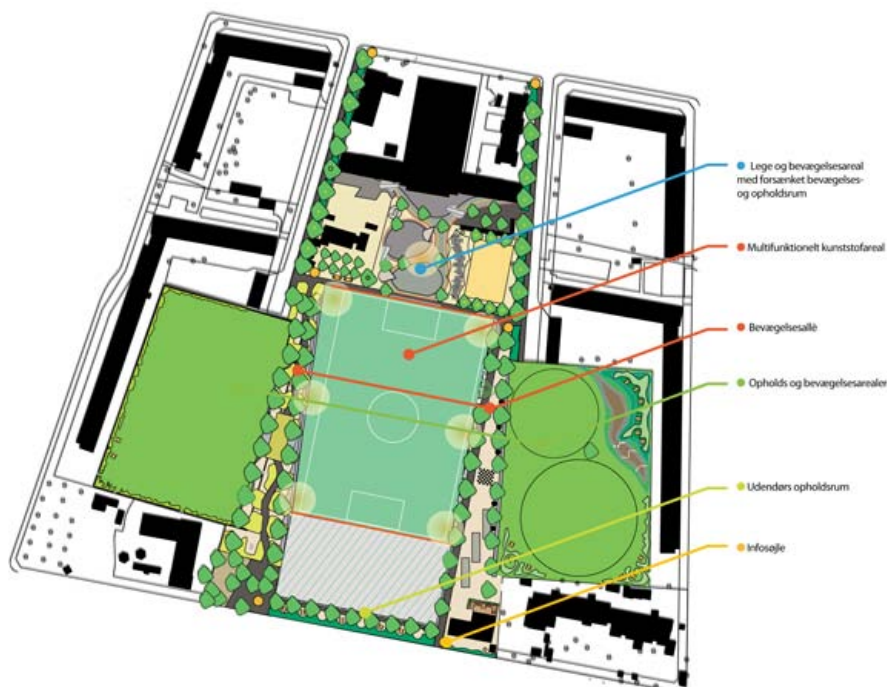
## Færdiggørelse af Husumparken (G3)

20-03-2013

Sagsbehandler

Julie Rosted

Rebecca Forsman



### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	NEJ
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	JA

### Baggrund

I overførselssagen 2012 blev der afsat 10 mio. til etablering af en 11-mands kunstgræsbane og bevægelsesstier i Husumparken.

Husumparkens to fløje har imidlertid brug for en opgradering til attraktive aktivitetsrum, så de fremstår af samme kvalitet som den øvrige nye park. Derved vil parken foruden et attraktivt fodboldanlæg også blive attraktiv for områdets beboere i forhold til rekreation og anden fysisk udfoldelse.

### Indhold

Det foreslås, at Husumparkens to fløje opgraderes, så der skabes attraktive aktivitetsrum på niveau med den omkringliggende nye park samt et attraktivt fodboldanlæg og friareal for områdets beboere til rekreation og fysisk udfoldelse

Projektet er fase 2 af udviklingen af Husumparken, hvor fase 1 bestod i at anlægge kunstgræsbaner og bevægelsesstier. De to fløje skal indeholde alternative boldspilsmuligheder og opholdssteder til gavn for alle parkens brugere.

## De økonomiske konsekvenser

**Tabel 1: Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering	400				*400
- Anlæg	3.600				
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>4.000</b>				
<b>Heraf til KEjd</b>	<b>0</b>				
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift		22	22	22	
-					
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2014 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Det estimeres, at budgetønsket vil generere en beskæftigelseeffekt på ca. 5 årsværk i anlægsperioden.

## Tidsangivelse

**Tabel 2: Tidsangivelse for anlægsprojekt**

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	Maj 2014
Udbud gennemført	Juni 2014
Anlægsbevilling givet	Juni 2014
Opførelse igangsat	Juli 2014
Opførelse afsluttet	Oktober 2014
Facilitet ibrugtaget	Oktober 2014

## Risikovurdering i anlægsprojekter

Der vurderes ikke at være større risiko ved anlægsfasen af dette projekt, da området allerede i dag er udlagt til parkbrug. I forhold til tidsplanen bør færdiggørelsen ske henover sommeren, så anlægsarbejdet genere parkens brugere, boldklub og institutioner mindst muligt.

### Tidligere afsatte midler

Der er afsat 10 mio. kr. i overførselssagen fra 2012 til etablering af 11-mands kunstgræsbane og bevægelsesalléer i Husumparken. Ved at afsætte yderligere 4 mio. vil projektet kunne færdiggøres indenfor den eksisterende projekt- og anlægsfase.

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

<b>1.000 kr. (løbende p/l)</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Overførselssagen for 2012 til 2013:	10.000			
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>10.000</b>			
Heraf forbrugt	0			



## Blåt Støttepunkt for Den Blå Rute ved Refshaleøen (G4)

15.03.2013

### Baggrund

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S kontaktede i efteråret 2012 Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) for at undersøge, om der var interesse for at etablere et Blåt Støttepunkt i forbindelse med den Blå Rute.

Sagsbehandler  
Lars Anker Angantyr

TMF og Kultur- og Fritidsforvaltningen (KFF) har i samarbejde med Ejendomsselskabet udviklet et projektforslag til et Blåt Støttepunkt med tilhørende kajakklubhus og opholdssteder ved vandet (se figur 1). Refshaleøens Ejendomsselskab stiller vederlagsfrit klubhus, kajkanter og havneareal til rådighed for projektet (se figur 2).

### Eksekveringsparat?

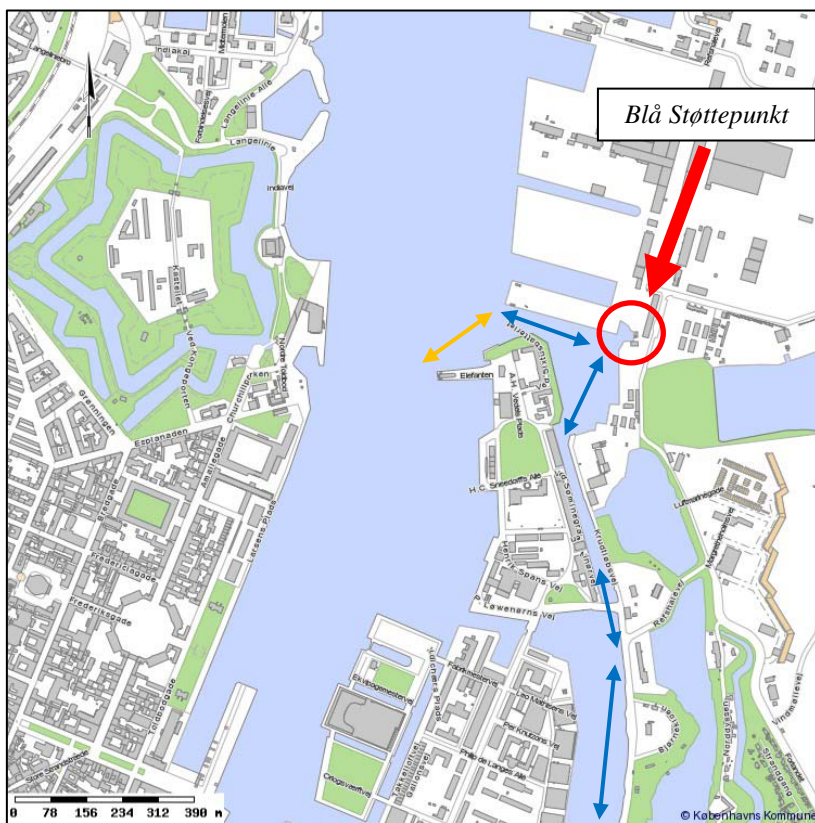
	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

TMF og KFF er i samarbejde ved at udvikle et Kaj-Kant-Katalog, som inspiration til bedre rekreativ udnyttelse af havnen. Havnebassinet på Refshaleøen er et perfekt sted til at afprøve principperne i kataloget. Projektet vil kunne vise, hvordan offentlige og private organisationer i fællesskab kan skabe bedre adgang til vandet i havnen. Stedet kan desuden blive en fantastisk lille grøn-blå oase, der åbner et tidligere privat og tillukket område af havnen op for offentligheden – til glæde for alle borgere.

Projektet spiller perfekt sammen med kommunens ønsker om at skabe mere liv i havnen, skabe bedre adgang til vandet og at skabe nye steder, der kan bruges til aktiviteter ved vandet. Projektet vil samtidig knytte Refshaleøen bedre sammen med byen, da man både kan komme til stedet med kajak via den Blå Rute og med havnebus via det nye stoppested ved Refshaleøen.



Figur 1. Visualisering af ideoplæg til "Hovedvagten" et nyt Blåt Støttepunkt ved Refshaleøen (Refshaleøens Ejendomsselskab).



Figur 2. Placering af nyt Blå Støttepunkt (rød cirkel), samt den Blå Rute (blå pile). Gul pil = havnebus.

## Indhold

Projektet består i etablering af en ny ca. 35 meter lang træbrygge i forskellige niveauer, der både giver mulighed for ophold og god adgang til vandet. Denne del af projektet er TMF tovholder på, og den ønskede finansiering til projektet indgår derfor i dette budgetønske.

Ud over dette består projektet af en istandsættelse af B&W Værftets tidligere hovedvagtbygning til brug for en kajakklub og etablering af ramper etc. til kajakbrugere. Klubhuset er desuden tiltænkt en mindre biblioteksenhed til almindelig offentlig brug. Denne del fremfører KFF ved budgetforhandlingerne under titlen *Hovedvagten - en blå fritidsfacilitet i B&W Værftets tidligere hovedvagtbygning på Refshaleøen (delprojekt af Blåt Støttepunkt)*, og det indgår derfor ikke i dette budgetønske.

Projektet støtter både op om rekreativ udnyttelse af havnen, et aktivt byliv og midlertidig brug af nye byudviklingsområder og gamle bygninger. Det vil blive et nyt åndehul i byen med unik kvalitet, som vil give borgeren nye værdifulde oplevelser. Der ud over vil det kunne være et godt demonstrationsanlæg for hvordan man kan udnytte havnen rekreativt.

Dette blå støttepunkt skal ses som ét ud af en række nye blå støttepunkter i de kommende år. Et andet eksempel er Kalvebod

Bølge. På sigt kan det skabe et netværk af støttepunkter, hvor man kan komme ned til vandet og op på land fra kajakker og småbåde.

### De økonomiske konsekvenser

For at kunne gennemføre aktiviteterne i 2014, vurderer TMF, at der er behov for i alt 7,75 mio. kr. til etablering af en flot og varieret træbrygge. KFF søger særskilt midler til renovering af klubhus og etablering af kajakrampe etc.

Refshaleøens Ejendomsselskab vil stå for den daglige drift og rengøring af området. Drift af bygningen med klubhus og minibibliotek vil blive varetaget af en kajakklub eller KFF. Der vil således være meget få driftsudgifter for TMF. Disse vil primært bestå af vedligeholdelse af selve træbryggen.

### Tabel til anlægsudgifter

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
Anlæg:					
- Forprojektering og design	750				750*
- Anlæg af ny træbrygge		6.500			
- Anlæg af mini-parkanlæg		500			
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>750</b>	<b>7.000</b>			<b>750*</b>
Afledte serviceudgifter:					
- Vedligehold og drift brygge			100	100	
- Renholdelse (privat)			0	0	
- Drift af bygninger			0	0	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>100</b>	<b>100</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2014 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

### Tidsangivelse

Der foreligger (marts 2013) en projektidé, samt aftaler om fordeling af udgifter mellem Refshaleøens Ejendomsselskabet, KFF og TMF. Der er allerede givet tilsagn om brug af området fra Refshaleøens Ejendomsselskabet. TMF og Refshaleøens Ejendomsselskabet er gået i gang med at lave et skitseprojekt / ideoplæg. Forprojektet vil derfor hurtigt kunne sendes i udbud straks efter nytår 2014.

I løbet af foråret 2014 vil der blive udarbejdet et hovedprojekt, som vil kunne sendes i udbud i eftersommeren 2014. Projektet kan udføres - forår-sommer 2015.

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

	Måned og år
Forprojekt og design	Februar 2014
Forprojektering afsluttet	Juni 2014
Udbud gennemført	Sept. 2014
Anlægsbevilling givet	Okt. 2014
Opførelse igangsat	Marts 2015
Opførelse afsluttet	Juli 2015
Facilitet ibrugtaget	Juli 2015

### **Beskæftigelseeffekt**

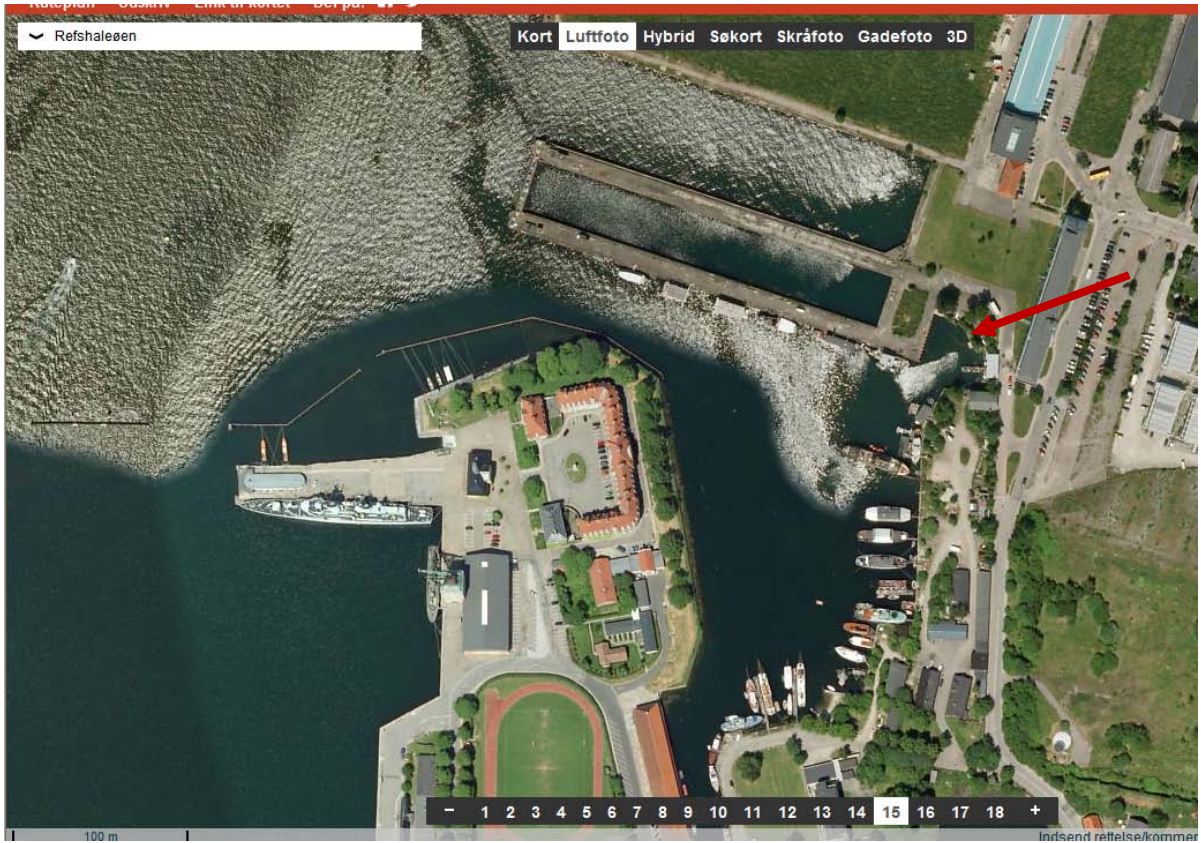
Med udgangspunkt i tal fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (hvor 1 mio. kr. investeret resulterer i 1,3 årsværk på anlæg), resulterer anlægget 10 årsværk i anlægsfasen.

Driften vil også give lidt beskæftigelse, men driften betales hovedsageligt af Refshaleøens Ejendomsselskab.

### **Risikovurdering i anlægsprojekter**

Det er et relativt lille og enkelt projekt, men der kan selvfølgelig opstå uforudsete forhold hvad angår kajkantens tilstand. Projektet kan dog nemt tilpasses så eventuelle problemer kan løses.

Bilag 1. Flyfoto og skråfoto fra den lille havn ved Refshaleøen.





**Færdiggørelse af Storbyhaven og Mosestykket (G5)**

22-03-2013



Sagsbehandler  
**Fejl! Ukendt betegnelse for dokumentegenskab.**

**Eksekveringsparat?**

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

**Baggrund**

Der mangler offentlige mødesteder i Gl. Valby. Ved det gamle gadekær er der ved at blive etableret første fase af en storbyhave i et tæt samarbejde med de lokale borgere og virksomheder. Denne første fase af storbyhaven står færdig til maj 2013 og imødekommer delvist et stort lokalt ønske om og behov for et grønt og rekreativt friareal.

Der mangler dog væsentlige indsatser før området kan blive velfungerende og sammenhængende. For det første skal storbyhaven knyttes bedre op på nærområdet, så den ikke kommer til at ligge som en øde 'ø' i et net af usammenhængende og nedslidte veje. Samtidig skal mosestykket – en blind vej- nedlægges og inddrages i parken. En forudsætning for at nedlægge vejen er, at der skabes en ny vejadgang til Vuggestuen Mosestykket.

**Indhold**

Det foreslås, at Mosestykket inddrages i gennemførelsen af Storbyhaven i Gl. Valby, så der etableres et reelt offentligt byrum, som knytter området bedre sammen og opfylder de lokale borgerønsker om at få et grønt rekreativt område til leg, bevægelse og ophold.

Denne 2. fase af Storbyhaven vil fuldende renoveringen af det gamle gadekærsområde i Valby samtidig med, at det leverer et grønt byrum til fysisk og rekreativ udfoldelse og skaber den tiltrængte sammenhæng i området. Ved nedlæggelse af Mosestykket som vej, etableres der 17 nye erstatnings p-pladser i umiddelbar tilknytning til storbyhaven mod de 14, der er der i dag.

Der ønskes således midler til nedlæggelse af Mosestykket som vej, herunder også 14 p-pladser og inkludering af arealet i storbyhaven, en ny vejadgang til Vuggestuen Mosestykket, etablering af 17 nye p-pladser – primært på Gadekærvej, udvidelse af Storbyhaven mod Café Phenix og indsnævring af vejarealet samt renovering af to nedslidte

vejarealer (Smedestræde og Erik Ballings vej (gammel Gadekærvej), herunder etablering af fortov.



Se henvisning til bogstaverne i Tabel 1.

### **De økonomiske konsekvenser**

Opgraderingen og ændringen af byrummet koster i alt 4,85 mio. kr. i anlæg, hvoraf 500.000 kr., som er disponeret til den første fase af projektet, er afsat i Områdefornyelsen Gl. Valby.

Der søges om 3.748.000 kr. i anlægsmidler til at gennemføre 2. fase af projektet. Herudover vil det nye byrum medføre en øget kommunal serviceudgift på estimeret 62- 65.000 kr. årligt.

**Table 1: Capital expenditures and derived service expenditures**

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2015	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Rådgivning og intern projektledelse	574				574*
- Anlæg	3.174				
- (A) Nedlæggelse af Mosestykket og udvidelse af storbyhaven	1.659				
- (B) Ny vejadgang til Vuggestuen Mosestykket	423				
- (C) Erstatnings p-pladser på Gadekærvej	192				
- (D) Udvidelse af storbyhaven og indsnævring af vejen	194				
- (E) Forbedret adgangsvej til Storbyhaven	293				
- (F) Erstatnings p-pladser og begrønning	120				
- (G) Smedestræde	293				
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>3.748</b>				
<i>Afledte driftsudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift		62	63	65	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>		<b>62</b>	<b>63</b>	<b>65</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2014 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

It is estimated that the budget request will generate an employment effect of approximately 5 full-time positions during the construction period.

### Timeline

**Table 2: Timeline for capital project**

	Month and year
Forprojektering afsluttet	February 2014
Udbud gennemført	April 2014
Anlægsbevilling givet	April 2014
Anlægsbevilling overført	May 2014
Opførelse igangsat	June 2014
Opførelse afsluttet	November 2014
Facilitet ibrugtaget	December 2014

### Risk assessment in capital projects

It is assessed that there can be a lower risk for unforeseen technical conditions in connection with construction, and challenges in connection with

etablere en ny vejadgang. Derudover vil der muligvis kunne opstå udfordringer med trafikafviklingen i området under anlæg.

### **Tidligere afsatte midler**

Under udviklingen af Storbyhave projektet afsatte Områdefornyelsen i Gl. Valby 500.000 kr. til omdannelsen af Mosestykket.

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

<b>1.000 kr. (løbende p/l)</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Områdefornyelse Gl. Valby				500	
<b>Afsatte midler i alt</b>				500	
Heraf forbrugt	0	0	0	0	0



## Styrkelse af Gåsebæksforbindelsen (G6)

20-03-2013

Sagsbehandler  
Sofie Anne Andersen



### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	NEJ
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	NEJ

### Baggrund

I Gl. Valby udgør baneterrænet en stor fysisk barriere. De få tværgående forbindelser er helt centrale for, at bydelen hænger sammen i både fysisk og i social forstand. Det vurderes, at den mangelfulde infrastruktur kan være en medvirkende årsag til, at Valby er en af de bydele, der har lavest foreningsdeltagelse blandt unge københavnere.

Gåsebæksforbindelsen er en af de vigtige tværgående nord/sydgående forbindelser i Valby. En undersøgelse fra 2009 viser, at knap 1.400 personer benytter sig af Gåsebæksforbindelsen i dagtimerne fra kl. 7-19, hvoraf 4/5 er på cykel. Samtidig færdes mange børn i området i kraft af, at Frenetskolen og Hofmanns Minde Klub, er placeret lige op til Gåsebæksforbindelsen.

### Indhold

Det foreslås, at Gåsebæksforbindelsen i Gl. Valby renoveres og opgraderes til en velfungerende og attraktiv forbindelse for cyklister og gående, herunder ikke mindst for bydelens børn og unge.

En opgradering vil styrke bydelens tværgående infrastruktur, de unge får en mere tryk og sikker adgangsvej til bydelens foreningsliv, og der skabes bedre mulighed for at øge sammenhængskraften på tværs af bydelens udsatte og velfungerende kvarterer.

Gennem en renovering af Gåsebæksforbindelsen kan sammenhængen mellem bydelens udsatte (Acacieparken), eksisterende (Gl. Valby) og nye byområder (bl.a. Grønttorvet og F.L. Smidthgrunden) i det sydlige Valby styrkes.

Der forventes ligeledes en positiv effekt på børn og unges deltagelse i foreningslivet, idet der skabes en mere sikker forbindelse for deres tværgående færd til og fra foreningsinstitutionerne i bydelen.

Styrkelsen af Gåsebæksforbindelsen understøtter blandt andet målene i Politik for udsatte byområder og Metropol for mennesker idet der skabes bedre sammenhæng og tilgængelighed på tværs af bydelen samt et mere attraktivt byrum for byens bløde trafikanter.

Der ønskes budgetmidler til etablering af en sikker og tryk stiforbindelse fra Valby Langgade under jernbaneterrænet til Lyshøjgårdsvej i form af forbedret sigtbarhed og forbedret belægning for cykler og gående. Der ønskes desuden midler til at etablere en sikker krydsningsmulighed for bløde trafikanter over Valby Langgade ved Gåsebæksvej og en forbedret trafikorganisering fx gennem en synlig opdeling mellem cyklister og gående.

### De økonomiske konsekvenser

En opgradering af Gåsebæksforbindelsen vil medføre anlægsudgifter på 2,25 mio. kr. Der forventes ikke øgede serviceudgifter. Det estimeres, at budgetønsket vil generere en beskæftigelseseffekt på ca. 3 årsværk i anlægsperioden.

**Tabel 1: Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering	*450				450*
- Anlæg					
- Renovering af de 3 tunneler med tryghedsskabende elementer	300				
- Optimering af stiforløb Valby Langgade (frem til tunnelnedkørslen)	200				
- Etablere en sikker krydsningsmulighed	1.000				
- Ombygning af krydsning ved Lyshøjgårdsvej	300				
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>2.250</b>				
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift					
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>					

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2014 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

## Tidsangivelse

**Tabel 2: Tidsangivelse for anlægsprojekt**

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	Februar 2014
Udbud gennemført	Marts 2014
Anlægsbevilling givet	April 2014
Anlægsbevilling overført	Maj 2014
Opførelse igangsat	Maj 2014
Opførelse afsluttet	September 2014
Facilitet ibrugtaget	Februar 2015

\*Dato for ibrugtagning og eventuel overførsel af bevilling til KEjd vil indgå i budgetaftalen, og der vil blive fulgt op på disse i sagen om anlægsoversigten.

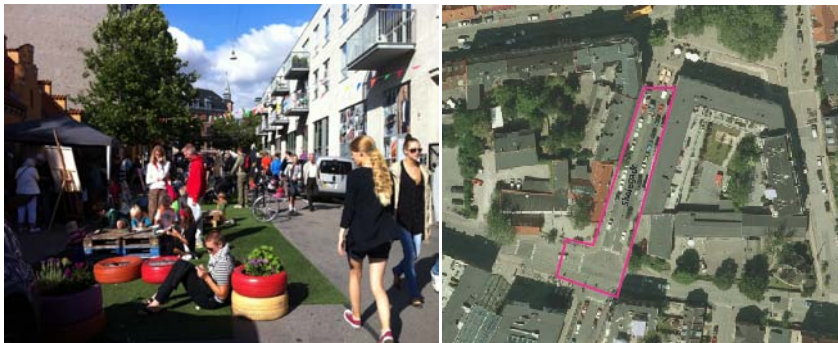
## Risikovurdering i anlægsprojekter

Trafikafviklingen og tekniske forhold i forbindelse med togdriften og krav til udformning af undergangen kan besværliggøre en reovering af Gåsebæksforbindelsen.



25-03-2013

## Styrkelse af Skolegadeforbindelsen (G7)



### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

### Baggrund

Handelslivet i det centrale Valby er et af de vigtigste elementer for bylivet i bydelen. Handelslivet skaber mødesteder, der sikrer en sammenhæng mellem bydelens udsatte, eksisterende og nye byområder. I disse år er det centrale Valby særligt udfordret, da flere og flere butikker må lukke.

Det centrale Valby deler sig i to dele: 1) Cafeer og specialbutikker på og omkring Valby Langgade og 2) kædebutikkerne i Spinderiet.

Der er et stort uudnyttet potentiale i at køble de to handelscentre Valby Langgade og Spinderiet bedre sammen.

Skolegade forbinder Valby Langgade (ved Valby Tingsted) med Spinderiet, og er dermed den mest centrale forbindelsesåre mellem de to områder. Der er en butik og en kro på gaden og et par tomme butikslokaler.

### Indhold

Det foreslås, at Skolegade styrkes som en attraktiv forbindelse, der binder det nye handelsliv ved Spinderiet sammen med butikkerne på Valby Langgade.

Områdefornyelsen Gl. Valby og Valby Lokaludvalg har med stor succes gennemført en midlertidig omdannelse af gaden under Valby Kulturdage.

I 2013 har Områdefornyelsen, Lokaludvalget og handelsstandsforeningerne i samarbejde med Københavns Erhvervs Service ansat en kvartermanager til styrke handelslivet i det centrale Valby. Der er et stort potentiale i fremadrettet at tænke denne indsats sammen med en fysisk omdannelse af Skolegade samt i forbindelse med afholdelse af markedsdage i det centrale Valby.



Skolegade skal indrettes, således at fodgængere prioriteres. Der vil dog fortsat være mulighed for ærindekørsel og korttidsparkering i gaden.

Der ønskes midler til at etablere en fysisk omdannelse af Skolegade med sammenhængende belægning, så Skolegade fremstår som en attraktiv gå- eller sivegade, der fungerer som den centrale akse i flowet mellem Spinderiet og Valbys centrale butiksstrøg.

Krydsningsmuligheder over Annexstræde og Valby Langgade skal desuden sikres for bløde trafikanter, og der skal implementeres trafikdæmpende foranstaltninger i og omkring Skolegade

Styrkelsen af Skolegade understøtter blandt andet målene i Politik for udsatte byområder og Metropol for mennesker, idet der skabes et langt mere attraktivt mødested, hvor flere borgere kan opholde sig sammen tværs af alder og sociale skel, ligesom der skabes bedre tilgængelighed med mulighed for at kunne bevæge sig til fods på tværs i bydelen.

### De økonomiske konsekvenser

Den samlede styrkelse af Skolegadeforbindelsen vil udgøre 5 mio. kr. i anlægsudgifter. Omdannelsen vurderes ikke at medføre yderligere udgifter til drift og vedligehold. Det estimeres, at budgetønsket vil generere en beskæftigelseseffekt på ca. 5 årsværk.

**Tabel 1: Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	2019	*
<i>Anlæg:</i>						
- Forprojektering	1.000					1.000*
- Anlæg						
- Anlæg af hastighedsdæmpende krydsningsområde for bløde trafikanter	600					
- Forbedrede fodgængerforhold	400					
- Omdannelse af byrummet i Skolegade	3000					
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>5.000</b>					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>						

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2014 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

## Tidsangivelse

**Tabel 2: Tidsangivelse for anlægsprojekt**

	<b>Måned og år</b>
Forprojektering afsluttet	Februar 2014
Udbud gennemført	Marts 2014
Anlægsbevilling givet	April 2014
Anlægsbevilling overført	Maj 2014
Opførelse igangsat	Maj 2014
Opførelse afsluttet	September 2014
Facilitet ibrugtaget	September 2014

\*Dato for ibrugtagning og eventuel overførsel af bevilling til KEjd vil indgå i budgetaftalen, og der vil blive fulgt op på disse i sagen om anlægsoversigten.

## Risikovurdering i anlægsprojekter

Der er risiko for, at trafikafviklingen (f.eks. varelevering) i og omkring Skolegade kan vanskeliggøre anlægsprojektet.



## EnergiCenter Voldparken (G8)

02-04-2013



Sagsbehandler  
Julie Rosted  
Rebecca Forsman

### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	NEJ
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	JA

### Baggrund

Voldparkens Skole i Husum blev i 2008 nedlagt og stod i de efterfølgende år som en spøgelsesbygning i det udsatte Voldparkområde. Skolen var arnested for blandt andet narkohandel og et massivt hærværk. I 2010 flyttede Områdefornyelse Husum ind i bygningen og tog initiativ til at etablere et aktivitetshus til gavn for hele området.

I dag har Børne- og Ungeforvaltningen etableret udflytterbørnehave i en del af skolen til mere end 440 børn, og i hovedbygningen er der etableret et multifunktionelt aktivitetshus, der dagligt betjener mere end 300 københavnere i forhold til idræts, forenings- kultur og sociale aktiviteter. Området er i dag på vej i en positiv udvikling med blandt andet faldende kriminalitet (jf. opgørelse fra Københavns politi over kriminalitet i området i perioden fra 2009-2012).

I 2015 lukker Områdefornyelsen Husum, og der er dermed risiko for, at bygningerne igen kommer til at stå delvist tomme. Det vil igen kunne medføre et mere utrygt miljø med kriminelle aktiviteter i området omkring bygningerne, hvilket vil være til gene for de tilbageværende brugere (børnehaven) og områdets beboere.

Voldparkens Skole har tidligere fået en bevilling til driften, men bevillingen udløber i 2014.

### Indhold

Ved hjælp af tidsbegrænsede kommunale bevillinger har EnergiCenter Voldparken i løbet af tre år udviklet sig fra at være en visionær tanke om et lokalt aktivitetshus på den nedlagte Voldpark Skole til i dag at være den fysiske ramme for omkring 300 daglige brugere i det udsatte byområde Husum Nord.

Med en varig driftsbevilling vil EnergiCentret kunne gå fra projekt til drift.

Det foreslås derfor, at EnergiCenter Voldparken fortsætter som rammen om et socialt og kulturelt løft af det udsatte byområde Husum Nord efter 2014.

### De økonomiske konsekvenser

Der søges om en varig driftsbevilling på 2,6 mio. kr. årligt.

**Tabel 1: Serviceudgifter**

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017
<i>Serviceudgifter:</i>				
-	600	2.600	2.600	2.600
<b>Serviceudgifter i alt</b>	<b>600</b>	<b>2.600</b>	<b>2.600</b>	<b>2.600</b>

Det estimeres, at budgetønsket vil tilvejebringe en beskæftigelses-effekt på ca. 4 årsværk om året fra 2015.

### Tidligere afsatte midler

De tidligere afsatte midler har været midlertidige driftsbevillinger.

**Tabel 2: Afsatte midler på området i tidligere aftaler:**

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Budgetaftale 2010:					
”Kickstart København”:					
Budgetaftale 2011:					
”KBH i Vækst”					
Budgetaftale 2012:	1.000				
Overførselssagen for 2012 til 2013:					
Budgetaftale 2013:			2.000	2.000	
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>1.000</b>		<b>2.000</b>	<b>2.000</b>	
Heraf forbrugt	1.000		2.000	0	



## **Et løft til vejene – Pakke 2: Genopretning af nedslidte broer (G9)**

04-04-2013



Sagsnr.  
2013-40440

Dokumentnr.  
2013-278629

Sagsbehandler  
Jane Snog

### **Eksekveringsparat?**

	<b>JA / NEJ</b>
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

### **Baggrund**

Der er gennem en årrække opbygget et vedligeholdelsesmæssigt efterslæb på broerne og andre bygværker i Københavns Kommune, så flere er nedslidte og fremstår i en nedbrudt forfatning i både overflade og konstruktion.

De nedslidte broer udgør en sikkerhedsrisiko for mennesker, som færdes på eller under broerne, da flere elementer forfalder til en tilstand, hvor akutte renoveringer eller nedtagninger er nødvendige. Desuden kan det skade trafikafviklingen, da broerne i yderste konsekvens må lukkes for trafik.

Det kan medføre alvorlige økonomiske konsekvenser, da renoveringsudgiften erfaringsmæssigt påbegynder en eksponentiel stigningskurve, hvis vedligeholdelsesarbejdet udskydes udover det tidspunkt, hvor det fagligt set er påkrævet.

Broer og andre bygværker er vigtige elementer i Et løft til vejene. Her fremgår det, at efterslæbet er så betydeligt, at der ud over det løbende driftsbudget er et genopretningsbehov på bygværkerne på 316 mio. kr. 2014 p/l frem til 2022.

Broer binder byen sammen på kryds og tværs, og er derfor afgørende for byens sammenhængskraft og for især fodgængere og cyklister, der er følsomme for omveje.

## **Indhold**

Det indstilles hermed, at yderligere 8 af de mest påtrængende bygværker renoveres. Hovedparten af bygværkerne har allerede været indstillet i Et løft til vejene – pakke 1 i forbindelse med budgetforhandlingerne for 2013, men opnåede ikke bevilling.

Som nævnt bliver genopretningsudgiften på broområdet erfaringsmæssigt betydelig dyrere, hvis den udsættes. Ud fra en faglig vurdering vil samme forhold gøre sig gældende for de her indstillede broer.

Det drejer sig om følgende broer og bygværker:

- VB 325 - Gangtunnel under Sølvgade ved Rigensgade
- VB 129 - Bro for Mørkhøjvej over Fæstningsgraven
- VB 99 - Bro for Tuborgvej over Jernbanen
- VB 14 - Højbro
- VB 233 - Bro for Rovinggade over Lersø Park Allé
- VB 43 - Slotsherrens Bro
- VB 267 - Undergang under Roskildevej ved Godsbanen
- VB 162 - Langebro – (kun rækværk)

Beskæftigelseskonsekvenserne i Bygge- og Asfaltbranchen er erfaringsmæssigt 1,1 årsværk for hver investerede 1,0 mio. kr.

### **De økonomiske konsekvenser**

Eksekveringen af genopretningsarbejdet er planlagt til at blive gennemført i perioden 2014-16. Planlægning, eksekvering og løbende faglig kvalitetssikring vil kræve en ressourcemæssig indsats fra CTR, svarende til 1,5 mio. kr. til som afledt drift jf. tabel 1.

I statusopførelsen for Et løft til vejene 2013 er det samlede budgetbehov til drift, vedligeholdelse og genopretning af vejområdet i forbindelse med en ti-årig genopretning beregnet til 49,8 mio. kr. 2013 p/l.

**Table 1. Capital expenditures and derived service expenditures**

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering, projektledelse, byggeledelse og udbud	2.000	4.400	2.700	-	2.000*
- Anlæg	9.200	19.300	12.200	-	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>11.200</b>	<b>23.700</b>	<b>14.900</b>	<b>-</b>	
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Afledt drift (løn)	500	500	500	-	500*
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>-</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2014 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

### Projecting

The completed reviews of the buildings contain an expected cost for partial projecting at 10%. In addition, there are costs for project management and construction management etc.

### Time schedule

The buildings can be divided into e.g. 3 groups and will therefore be implemented in stages.

**Table 2. Time schedule for capital project**

	Month and year
Forprojektering afsluttet	Dec. 2014
Udbud gennemført	Juni 2015
Anlægsbevilling givet	Januar 2014
Opførelse igangsat	April 2015
Opførelse afsluttet	November 2016
Facilitet ibrugtaget	December 2016

### Risk assessment in capital projects

For all buildings, a general review or a specific review has been carried out with an indication of the extent of damage, but the damage can still be more extensive than expected. Individual buildings should be coordinated with other larger construction projects in the city. Both parts can have an impact on the time plan.

### Tidligere afsatte midler

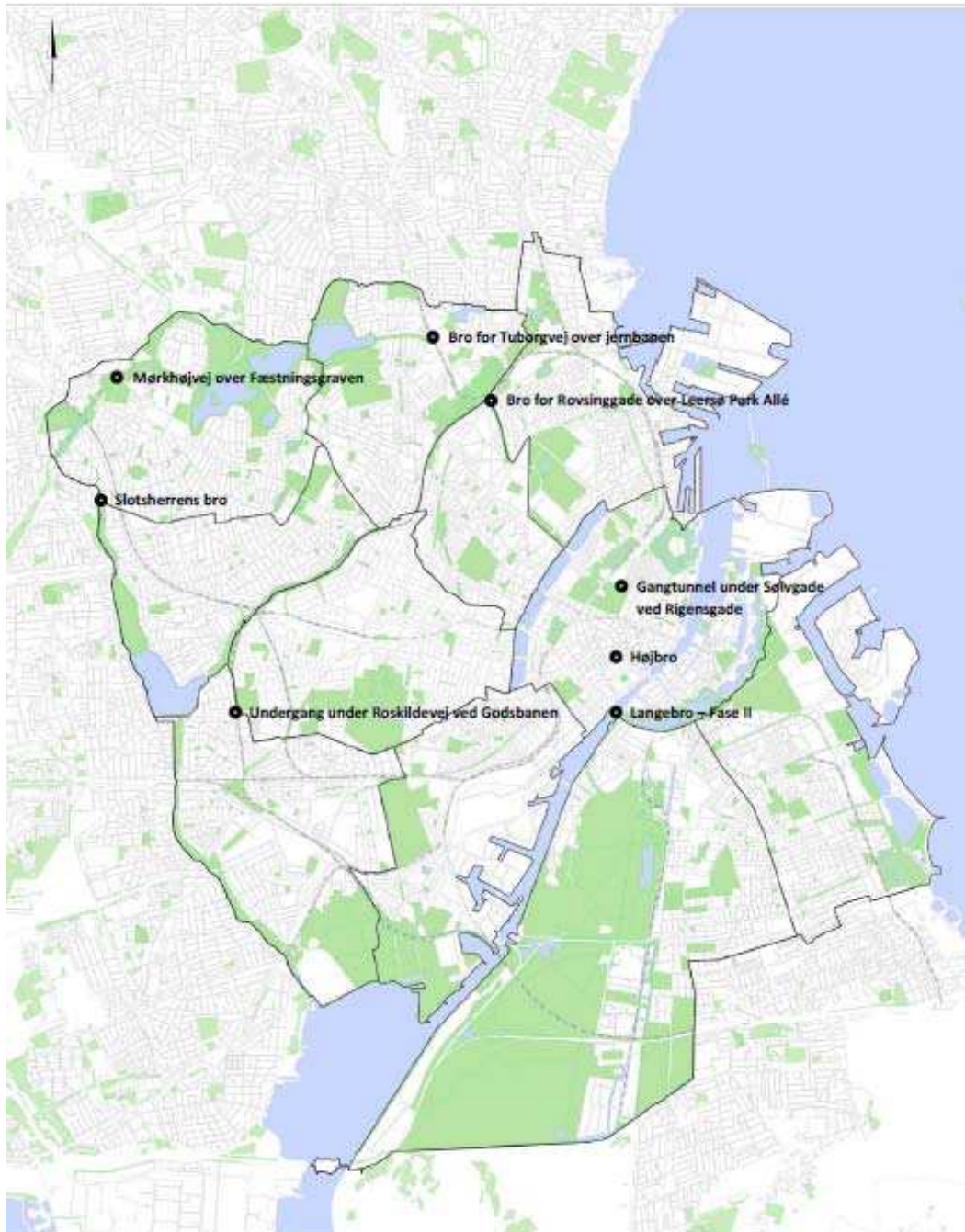
I forbindelse med fremrykning af TMU anlægsramme for 2016 fik området bevilliget 76 mio. kr. (2012 p/l) til udskiftning af Emdrupbroen og genopretning af 7 andre bygværker.

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

<b>1.000 kr. (løbende p/l)</b>	<b>2012</b>
Fremrykning af TMU anlægsramme for 2016: Emdrupbroen og 7 andre bygværker (BR 31.05.2012)	76.081
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>76.081</b>
Heraf forbrugt	1.147 – rest pågår



## Kortbilag over bygværker i pakke 2





## Et løft til vejene – Pakke 2: Helhedsgenopretning af vejene (G10)

17. april 2013



Sagsnr.  
2013-40440

Dokumentnr.  
2013-281202

Sagsbehandler  
Janus Christoffersen

### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

### Baggrund

Kommunens genopretningsplan "Et løft til vejene" beskriver hvordan vejområdet kan bringes op til god og moderne standard i løbet af 10 år. Ambitionen er i perioden frem til 2022 at komme hele byen igennem, så den fungerer og fremstår optimalt for byens borgere og brugere uanset, om de bevæger sig rundt til fods, på cykel, i bus eller bil. Med budgetaftalen for 2013 er genopretningen kommet rigtig godt i gang indenfor gadebelysning, signalanlæg og broområdet.

Nærværende budgetnotat anbefaler, at genopretningsarbejdet udvides til at omfatte en helhedsgenopretning af vejområdet.

Helhedsgenopretning betyder, at der sættes fokus på at genoprette lange sammenhængende strækninger samt, at de givne vejstrækninger genoprettes fra facade til facade. Heri menes, at alle kørebaner inklusive vejbrønde, cykelstier, fortove og signalanlæg, som ligger på de pågældende vejstrækninger reoveres undervejs.

Strækningerne kommer således til at fremstå fuldt genoprettet, og vil ikke være vedligeholdelseskrævende i 10 - 15 år frem.

### Indhold

Der er i kommunen stort fokus på bekæmpelse af trafikrelaterede støjgener og på at give de udsatte byområder et løft. Samtidig er der et ønske om, at de mest trafikerede veje prioriteres i genopretningsarbejdet. I budgetnotat lægges op til en stillingtagen til forhold: 1) størrelsesordenen af de midler, der i budget 2014, ønskes afsat til helhedsgenopretning af vejområdet og 2) hvordan de

afsatte midler ønskes prioriteret i forhold til støj, mest trafikerede veje og udsatte byområder.

Bevillinger til signalanlæg, broområdet og akut reparation af defekte vejbrønde søges særskiltebudgetnotater, da genopretningen af disse elementer generelt vil blive eksekveret i eget modus med separate tidsplaner. Dette gælder i særdeleshed for broerne men også for vejbrøndene, hvor der søges til områder, der har været særligt belastede af skybrud. Genopretningen af signalanlæggene vil kunne integreres i helhedsgenopretningen.

Helhedsgenopretning har flere fordele. Trafikgener reduceres, fordi der kun skal spærres af og udføres genopretningsarbejde én gang og der skabes af samme grund økonomiske stordriftsfordele.

Genopretning af vejene gavner miljøet, idet kørebaner med nyt og jævner slidlag reducerer både støj og CO<sub>2</sub>-udslip grundet lavere rullemodstand, som giver mindre støj og mindsker brændstofforbrug. Desuden indikerer undersøgelser, at nye asfalslidlag kan reducere partikelforurening gennem sine klæbende egenskaber, der binder partikler, som ellers hvirvles rundt i luften.

Genoprettede vejbrønde afvander vejene bedre, så de også i forbindelse med skybrud har en reel effekt, cykelstierne indbyder til at blive brugt og tilgængeligheden på fortovene øges. Alt i alt løftes byrummet ved helhedsgenopretning, hvilket især for gående og cyklister, som færdes ude i det, vil opleves som en markant forbedring.

De beskæftigelsesmæssige konsekvenser vurderes, ud fra det erfaringsmæssige grundlag i bygge- og asfaltbranchen, at være 1,1 årsværk, for hver investeret million kr.

Det skal bemærkes, at bekæmpelse af vejstøj indendørs i støjbelastede boliger behandles særskilt i budgetnotat G19 - Reduktion af vejstøj indendørs i støjbelastede boliger.

### **De økonomiske konsekvenser**

Budgetnotatet lægger som nævnt op til en stillingtagen til den beløbsstørrelse, der i budget 2014, ønskes afsat til helhedsgenopretning af vejområdet.

Bilag 1 indeholder en samlet liste over de kørebanestrækninger, som det vil være mest økonomisk fordelagtigt genoprette. Samtidig markeres de strækninger, med de mest støjbelastede boliger, som har stor trafikbelastning og som ligger i udsatte byområder. Alle strækninger ligger i bilag 1 som kort.

Beløbsmæssigt og i antal fordeler strækningerne sig som i tabel 1.

Bemærk, at de tre nederste er delmængder af den øverste indeholdende de strækninger, det er økonomisk fordelagtigt genoprette:

**Tabel 1 – Alternative temaer for helhedsgenopretning**

	<b>Tema</b>	<b>Antal strækninger</b>	<b>1.000 kr. 2014 p/l</b>
Heraf.. {	Økonomisk mest fordelagtige	25	396.000
	..veje med støjbelastede boliger	22	372.000
	..veje med stor trafikbelastning	20	349.000
	..veje i udsatte byområder	13	210.000

\* Beløb indeholder 5 % til projektering og byggeledelse

Eksekveringen af helhedsgenopretningsarbejdet er planlagt til at blive gennemført i perioden 2014-16. Planlægning, eksekvering og løbende faglig kvalitetssikring vil kræve en ressourcemæssig indsats fra forvaltningen, svarende til afledt drift jf. tabel 2.

**Tabel 2 - Serviceudgifter**

<b>Mio. kr. – 2014 p/l</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>*</b>
<i>Serviceudgifter:</i>					
- Afledt drift (løn)	1.200	600	400	-	1.200*
<b>Serviceudgifter i alt</b>	<b>1.200</b>	<b>600</b>	<b>400</b>	<b>-</b>	<b>*</b>

Beløbene i tabel 3 baserer sig på beregningerne for det økonomisk mest fordelagtige tema. Beløbene er desuden periodiseret med henblik på at sikre, at alle nedslidte vejstrækninger i hele byen har undergået helhedsgenopretning inden udgangen af 2022.

Således søges det fulde beløb til udmøntning i 2014, halvdelen heraf i 2015 og en tredjedel heraf i 2016. De resterende midler til genopretning vil efter samme princip blive søgt i forbindelse med de årlige budgetforlig frem til 2022.

**Tabel 3 - Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter for temaet:  
Økonomisk mest fordelagtige**

<b>1.000 kr. – 2014 p/l</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>*</b>
<i>Anlæg - helhedsgenopretning:</i>					
- Kørebaner	99.400	49.700	33.100	-	
- Afvanding	31.100	15.500	10.400	-	
- Cykelstier	10.400	5.200	3.500	-	
- Fortove	64.700	32,3	21,6	-	
<b>Anlægsudgifter - netto</b>	<b>205.600</b>	<b>102.800</b>	<b>68.500</b>	-	
- Projektering og byggeledelse 5%	10.300	5.100	3.400	-	
<b>Anlægsudgifter – brutto</b>	<b>215.900</b>	<b>107.900</b>	<b>72.000</b>	-	
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Afledt drift (løn)	1.200	600	400	-	1.200*
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>	<b>1.200</b>	<b>600</b>	<b>400</b>	-	

### **Tidsangivelse**

Helhedsgenopretningen for dette budgetønske eksekveres i perioden 2014-16

## Risikovurdering i anlægsprojekter

Byen er i kontinuerlig udvikling og forandring, hvorfor det kan forekomme, at enkelte strækninger bliver berørt af andre anlægsaktiviteter med hvilke, der skal koordineres. Såfremt øvrige anlægsaktiviteter måtte gøre en senere helhedsgenopretning af en strækning mere hensigtsmæssig, vil denne blive erstattet af en eller flere strækninger med tilsvarende genopretningsbehov.

## Tidligere afsatte midler

Der er indenfor rammerne af Et løft til vejene ved to tidligere lejligheder givet midler til henholdsvis kørebaner og fortove

**Tabel 4 - Afsatte midler på området i tidligere aftaler:**

Mio. kr. (løbende p/l)	2011	2012
Fremrykning af TMU anlægsramme 2015 (Pakke -1)	12,6	
Fremrykning af TMU anlægsramme 2016 (Pakke 0)		18,4
<b>Afsatte midler i alt</b>	<b>12,6</b>	<b>18,4</b>
Heraf forbrugt	7 – rest pågår	Pågår

## Bilag 1

### Et løft til vejene - pakke 2: Helhedsgenopretning af vejene

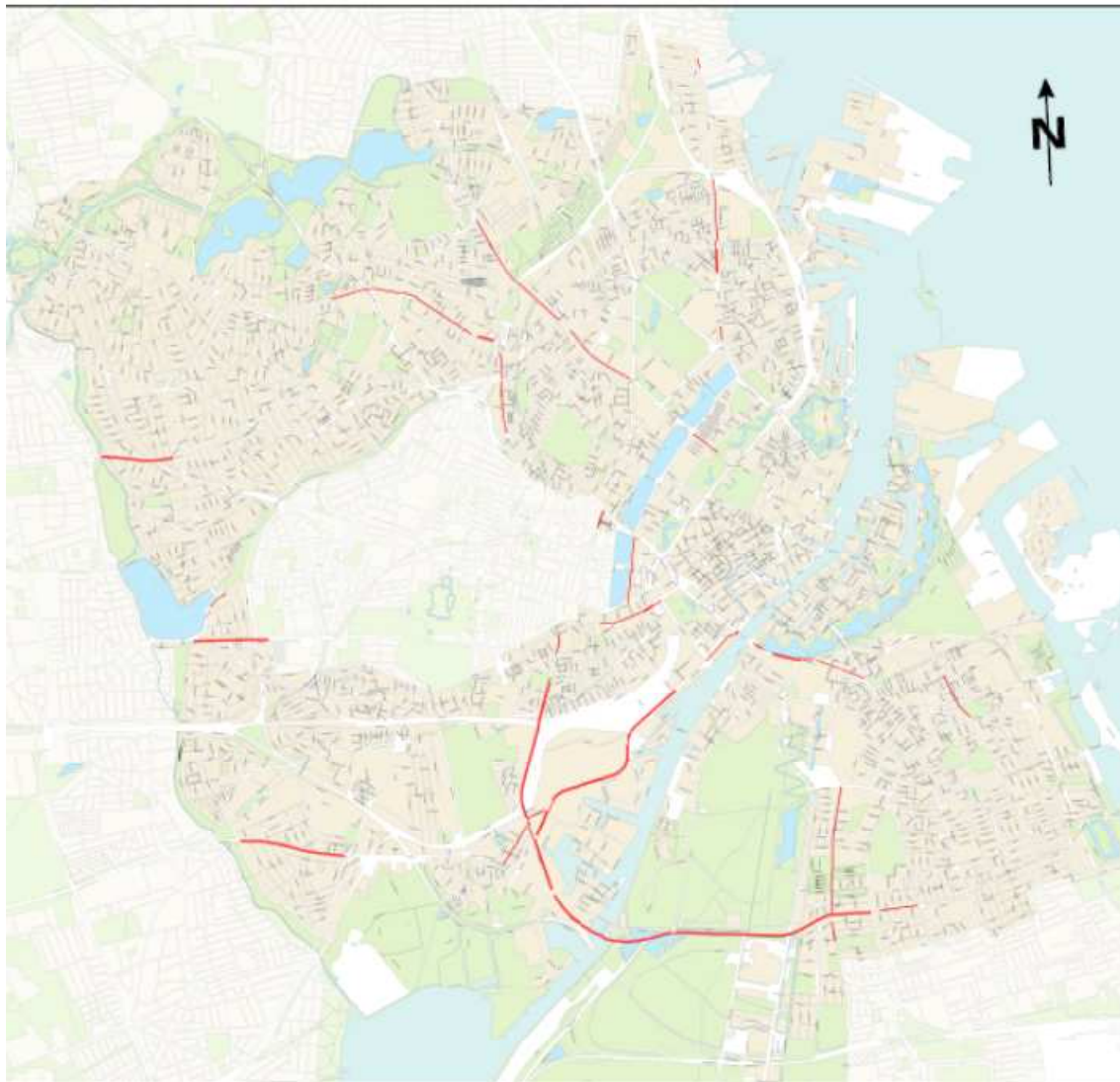
I mio. kr. 2014 p/l

Vejnavn	Areal	Længde	Økonomisk mest fordelagtig	Støj-belastede strækninger	Trafik-belastede strækninger	Udsatte byområder
Amager Boulevard	18125	1483	X	X	X	
Borgbjergvej	5161	454	X		X	X
Enghavevej	28030	2792	X	X	X	X
Folehaven	23445	2311	X	X	X	X
Frederikssundsvej	31228	2033	X	X	X	X
Julius Thomsens Gade	2994	206	X	X		X
Jyllingevej	14026	1560	X	X	X	
Kalvebod Brygge	19494	1940	X	X	X	
Lundtoftegade	17335	863	X	X		X
Peter Bangs Vej	3117	223	X	X	X	
Roskildevej	19078	1672	X	X	X	X
Røde Mellemvej	15501	1634	X	X		X
Scandiagade	3990	513	X	X		
Sjællandsbroen	15313	1534	X		X	
Strandvejen	2387	117	X	X	X	
Sydhavns Plads	4356	215	X		X	X
Sydhavns-gade	13444	1320	X	X	X	X
Sølvgade	6480	334	X	X	X	
Tagensvej	35499	2326	X	X	X	X
Vasbygade	18616	2750	X	X	X	
Vejlands Allé	61193	6375	X	X	X	
Vester Søgade	8794	694	X	X		
Vesterbrogade	11579	855	X	X	X	X
Østerbrogade	19037	1420	X	X	X	
Østrigsgade	7462	563	X	X	X	X
<b>Samlet areal og længde</b>	<b>405684</b>	<b>36187</b>				
Kørebaner			<b>182</b>	<b>171</b>	<b>160</b>	<b>97</b>
Afvanding			<b>57</b>	<b>54</b>	<b>50</b>	<b>30</b>
Cykelstier			<b>19</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>10</b>
Fortove			<b>119</b>	<b>111</b>	<b>104</b>	<b>63</b>
<b>Subtotal helhedsgenopretning</b>			<b>377</b>	<b>354</b>	<b>332</b>	<b>200</b>
<b>Projektering og byggestyring</b>			<b>19</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>10</b>
<b>Total helhedsgenopretning</b>			<b>396</b>	<b>372</b>	<b>349</b>	<b>210</b>

## Helhedsgenopretning

Økonomiske mest fordelagtige – 396 mio. kr. (2014 p/l)

(OBS! Tydeligere kortmateriale forligger som PDF)





## Helhedsgenopretning

### Veje med støjbelastede boliger - 372 mio. kr. (2014 p/l)

(OBS! Tydeligere kortmateriale forligger som PDF)



## Helhedsgenopretning

**Veje med stor trafikbelastning – 349 mio. kr. (2014 p/l)**

(OBS! Tydeligere kortmateriale forligger som PDF)



## Helhedsgenopretning

### Veje i udsatte byområder – 210 mio. kr. (2014 p/l)

(OBS! Tydeligere kortmateriale forligger som PDF)





## **Genopretning af belægninger på Christiansborg Slotsplads (G11)**

12-02-2013

Sagsnr.  
2013-6766

### **Baggrund / Formål**

Folketinget er på baggrund af anbefaling fra Politiets Efterretningstjeneste ved at forberede en terror sikring af Christiansborg Slot, som blandt andet vil medføre opførelse af en sikringsring langs med slotspladsens fortov. Det vil være rimeligt at genoprette resten af slotspladsen i forbindelse med disse sikringsarbejder.

Dokumentnr.  
2013-129553

Sagsbehandler  
Søren Kastoft/  
Britt Sternhagen

- Hvis ikke arbejderne gennemføres vil Københavns Kommunes drift af slotspladsen fremtræde uovervejede og lidet proaktiv, da de dele som ikke omlægges af Folketinget vil fremstå nedslidte og forsømte.
- Forslaget er beliggende i Indre By.

	<b>JA / NEJ</b>
Udvalgsbehandlet	<b>NEJ</b>
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	<b>NEJ</b>

### **Indhold /Effekt**

Folketingets etablering af sikringsringen sker ved hjælp af murelementer og steler langs med slotspladsens fortov og medfører at et flere meter bredt bånd langs fortovet skal omlægges. Dette arbejde projekteres og udføres af Folketinget, der her optræder som "skadevolder" i forhold til det kommunale vejnet, Slotspladsen har status af offentlig vej. Den centrale del af pladsen er gammel og har betydelige og uens sætninger som bør genoprettes i forbindelse med dette arbejde.

Vi ønsker at genoprette den del af Christiansborg Slotsplads som ikke berøres af sikringsarbejderne, så hele slotspladsen kan fremstå ensartet og vel vedligeholdt.

Det drejer sig om ca. 7.000 m<sup>2</sup> historisk granitbelægning hvor materialerne i størst muligt omfang skal genanvendes.

## De økonomiske konsekvenser

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Projektering og udførelse	4.800				4.800*
-					
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>4.800</b>				<b>4.800*</b>
<b>Heraf til KEjd</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift	0	0	0	0	
-					
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2014 eller 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

## Tidsangivelse

Det er hensigten at Folketinget står for projektering, udbud samt anlæggelse. De har netop valgt en totalrådgiver, der nu skal til at udarbejde et myndighedsprojekt. Efter udarbejdelse af myndighedsprojekt, skal der vælges entreprenører, først herefter kan en endelig tidsplan fastlægges. Kommunen kan først rette henvendelse til Folketinget med ønske om at inddrage genopretning af Slotspladsen i kontrakten, når der er sikret pengene til den del.

Der er på nuværende tidspunkt givet tilladelse til at løse sikringen midlertidigt med granitsten, denne tilladelse udløber dec. 2014. Det betyder at der skal være udarbejdet og godkendt et projekt for den permanente situation inden udgangen af 2014.

- Igangsættelse af projektet ultimo 2013
- Færdiggørelse af projektet primo 2015

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	Ultimo 2013
Udbud gennemført af Folketinget	Primo 2014
Anlægsbevilling givet i budget 2014	Ultimo 2013
Anlægsbevilling overføres i rater til folkettinget	2014
Opførelse igangsat	Primo 2014
Opførelse afsluttet	Ultimo 2014
Facilitet ibrugtaget	Ultimo 2014 primo 2015

### **Risikovurdering i anlægsprojekter**

Det er Forvaltningens erfaring fra det hidtidige samarbejde, at Folketinget har en tung sagsgang. Derfor er der en risiko for, at processen kommer til at tage længere tid end forventet. Forsinkelser kan både få indflydelse på realiseringstidspunktet og eftersom den angivne pris på 4.8 mio. kr. er baseret på senest indhentede priser fra byggebranchen også på den endelige pris.



## Naturpleje i Utterslev Mose og på Amager Fælled (G12)

20.03.2013



Sagsbehandler  
Linnea Fosdal  
Joakim Steinsvåg

### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

### Baggrund

Utterslev Mose og Amager Fælled er Københavns største og vigtigste naturområder og bliver dagligt brugt af mange af byens borgere. Områdernes naturkvalitet og rekreative værdi er faldende, bl.a. pga. pres fra tilgroning med krat, trivielle græsser og invasive arter. Konsekvensen er en fattigere flora og fauna og reduceret tilgængelighed og udsyn fra stierne. Dermed forringes borgernes mulighed for varierede naturoplevelser og flere borgere vil opleve områderne som utrygge. Denne udvikling vil fortsætte, hvis der ikke iværksættes naturpleje. Projektet kan sammen med det store samarbejdsprojekt om sammenhængende naturpleje for Amager Fælled, Vestamager, Kongelunden og kysten i Dragør få stor betydning for Københavns tiltrækningskraft som grøn hovedstad.

Samtidig ønsker Teknik- og Miljøforvaltningen at gøre en ekstra indsats for beskæftigelsen i kommunen, bl.a. i form af en indsats rettet mod særligt udsatte på arbejdsmarkedet.

En investering i naturpleje vil både skabe beskæftigelse, herunder i form af kompetencegivende beskæftigelse som er velegnet for særligt udsatte på arbejdsmarkedet, og forbedre natur- og oplevelseskvaliteterne i kommunens grønne områder.

Det er derudover oplagt at involvere lokaludvalgene i de udsatte bydele som Utterslev Mose og Amager Fælled ligger op ad, samt at beskæftige lokale ledige, hvilket vil øge den lokale tilknytning og opbakning til både naturplejen og områderne som sådan.

## Indhold

Forvaltningen ønsker at gennemføre et naturplejeprojekt over fire år for at øge natur- og oplevelseskvaliteterne i kommunens grønne områder, primært i Utterslev Mose og på Amager Fælled. Projektet består af tre uafhængige delelementer:

- Etablering af faunapassager i Utterslev Mose:  
Faunapassager vil bidrage til at opretholde og sprede bestande af truede dyrearter som spidssnudet frø. **Samlet udgift: 1,5 mio. kr.**
- Oprettelse af naturplejeteams:  
Oprettelse af 2 naturplejeteams á 7 medarbejdere. Holdene skal varetage forskellige naturplejeopgaver som ikke kan varetages af den daglige drift, såsom græsslåning, kratrydning og bekæmpelse af invasive arter. Indsatsen vil være fokuseret på Amager Fælled og i Utterslev Mose som begge ligger i forbindelse med udsatte byområder. Indsatsen er meget arbejdskraftintensiv, da ca. 70 % af beløbet går til løn. **Samlet udgift: 10 mio. kr. pr. år i alt 40 mio. kr.**
- Dyregræsning: etablering af græsning på op til 50 ha i naturområderne Amager Fælled og Utterslev Mose. Græsningen vil modvirke tilgroning med krat og invasive arter og skabe grundlag for højere biodiversitet og mere varieret natur. Samtidig øger tilstedeværelsen af græssende dyr også i sig selv området oplevelsesværdi for borgerne. Græsningen kan med stor fordel videreføres udover projektets levetid. **Samlet udgift: 2 mio. kr.**

Til at gennemføre projektet skal der ansættes en faglig projektleder i en 4-årig projektstilling. Projektlederen skal være ansvarlig for projektets planlægning og fremdrift, den faglige forankring og kvalitetssikring af naturplejen, samt dokumentation og evaluering af indsatsen.



## De økonomiske konsekvenser

De samlede 43,5 mio. kr. til anlægsudgifter genererer ca. 56,5 årsværk j.fr. Arbejderbevægelsens Erhvervsråd.

Indsatsen kræver ikke nedlæggelse af parkeringsarealer.

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Etablering af faunapassager		1.500			
- Naturplejeteams (inkl. køretøjer, mandskabsfaciliteter, lønudgifter)	7.000	11.000	11.000	11.000	7.000*
- Dyregræsning	500	500	500	500	500*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>7.500</b>	<b>13.000</b>	<b>11.500</b>	<b>11.500</b>	<b>7.500*</b>

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2014 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

## Tidsangivelse

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

	Måned og år
Forprojektering af naturplejeteams	Januar 2014
Anlægsbevilling givet	Februar 2014
Ansættelser gennemført	Marts 2014
Projekt igangsat	Marts 2014
Projekt afsluttet	December 2017
Forprojektering af dyregræsning	Februar 2014
Udbud gennemført	Marts 2014
Anlægsbevilling givet	April 2014
Projekt igangsat	April 2014
Projekt afsluttet	December 2017
Forprojektering af faunapassager	Juni 2015
Udbud gennemført	August 2015
Anlægsbevilling givet	September 2015
Opførelse igangsat	Oktober 2015
Opførelse afsluttet	November 2015
Projekt afsluttet	December 2015

## Risikovurdering i anlægsprojekter

Der vurderes ikke at være væsentlige risici ved projektet.



## Genopretning af vandmiljøet i Utterslev Mose (G13)

03.04.2013

### Baggrund

*Utterslev Mose er et af vores største og mest betydningsfulde naturområder. Området har et rigt dyre- og planteliv og giver københavnernes mulighed for at komme ud og få naturoplevelser i et omfang som er helt unikt for storbyer som København.*

Sagsbehandler  
Lisbeth Gervin

### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej



Utterslev Mose er omfattet af (udkast) til statens vandplaner. Tilstanden i Utterslev Mose i dag beskrives som ”*dårlig økologisk tilstand*”. Ifølge planen skal mosen nå tilstanden ”*god økologisk tilstand*”. Målopfyldelsen indebærer først og fremmest en nedbringelse af fosforindholdet i søen. Forvaltningen har udarbejdet en plan for opnåelse af målet, som foreligger i udkast (Vandhandleplan for Københavns Kommune – ”Den blå by”). Planen blev anbefalet af Teknik og Miljøudvalget til godkendelse i Borgerrepræsentationen i december 2012. Sagen blev imidlertid taget af dagsordenen, fordi statens vandplaner blev kendt ugyldige umiddelbart forinden.

Teknik- og Miljøudvalget har derudover på mødet den 21. januar 2013 drøftet ambitionsniveauet for arbejdet med vandmiljøet i Utterslev Mose og tilkendegivet sin tilslutning til forvaltningens forslag til ambitionsniveau. Ambitionsniveauet er indeholdt i de vandhandleplaner, som afventer endelig godkendelse.

Nedenfor beskrives planens genopretningstiltag, som alle er indeholdt i vandhandleplanen. Vandhandleplanen forventes vedtaget så snart statens vandplaner bliver endeligt vedtaget.

### Indhold

#### *Generel forundersøgelse*

Undersøgelse af sedimentmængde og -indhold samt undersøgelse af fiskesammensætningen og -biomassen. Pris: 1 mio. kr.

#### *Oprensning af Fæstningskanalen og Nordkanalen/ Søborghus Rende*

For at nå målet om *god økologisk tilstand* foreslår forvaltningen en oprensning af Fæstningskanalen og Nordkanalen/ Søborghus Rende.

### Center for Park og Natur

Islands Brygge 37  
Postboks 449  
2300 København S

Telefon  
4048 3774

E-mail  
lisger@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009493149

www.tmf.kk.dk

Oprensningerne er vigtige for tilstanden i Utterslev Mose, idet der til stadighed føres forurening (næringsstoffer mv.) til mosen fra disse ”slampukler”. Pris: 30. mio. kr.

#### *Biomanipulation*

Forvaltningen foreslår at der gennemføres en biomanipulation, dvs. opfiskning af fredfisk (”skidtfisk”). Biomanipulation er et relativt ”sikkert” og billigt indgreb, der som regel giver et hurtigt resultat i form af klart vand. Resultatet er desværre ikke blivende, med mindre også næringsstofindholdet (fosfor) ligger lavt. Pris 4 mio. kr.

#### *Sedimentbehandling*

Binding af fosfor til sedimentet. Det er ikke hensigtsmæssigt at fjerne sediment fra hele mosen, derfor foreslår forvaltningen en kemisk behandling af sedimentet i stedet. Forundersøgelsen skal vise, hvilken behandling som er den mest egnede. Pris: 6 mio. kr.

### **De økonomiske konsekvenser**

For at gennemføre alle de beskrevne tiltag i Utterslev Mose er der samlet set behov for ca. 41 mio. kr.

I tabel 1 er den samlede udgift fordelt på aktiviteter og år.

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

<b>1.000 kr. – 2014 p/l</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>*</b>
<i>Generel forundersøgelser af sedimentforekomst og -indhold</i>	1.000				
<i>Forundersøgelse/udbud</i>		1.000			1.000*
<i>Oprensning sediment i Fæstningskanalen</i>		14.000			
<i>Forundersøgelse</i>			1.000		1.000*
<i>Oprensning af sediment i Nordkanalen/Søborghus Rende</i>			14.000		
<i>Opfiskning i Utterslev Mose</i>			1.000	3.000	
<i>Forundersøgelse</i>				1.000	1.000*
<i>Fosforfældning/fjernelse i Utterslev Mose</i>				5.000	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>1.000</b>	<b>15.000</b>	<b>16.000</b>	<b>9.000</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2014 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

## Tidsangivelse

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

	Måned og år
<i>Forundersøgelse af sedimentforekomst og -indhold afsluttet</i>	December 2014
<i>Oprensning af sediment i Fæstningskanalen</i> - forundersøgelse/udbud afsluttet - oprensning afsluttet	Juni 2015 December 2015
<i>Oprensning af sediment i Nordkanalen</i> - forundersøgelse afsluttet - oprensning afsluttet	Juni 2016 December 2016
<i>Fiskeundersøgelse Utterslev Mose</i>	August 2016
<i>Opfiskning Utterslev Mose</i>	August 2017
<i>Opfiskning Utterslev Mose</i>	August 2018
<i>Fosforfjernelse Utterslev Mose</i> - forundersøgelse afsluttet - fosforfjernelse gennemført	December 2017 December 2018

## Beskæftigelseseffekt

Med udgangspunkt i tal fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (hvor 1 mio. kr. investeret resulterer i 1,3 årsværk på anlæg), resulterer oprensningen af Utterslev Mose i 53,3 årsværk.

## Risikovurdering

Genopretningsprojektet for Utterslev Mose foretages over længere tid med flere enkeltstående tiltag. Dette alene udløser en mindre usikkerhed på tidsplanen, idet tidsfølgen er vigtig:

- Det er vigtigt for en varig effekt, at sedimentfjernelsen er foretaget før opfiskningen finder sted.
- Varig effekt af sedimentfjernelsen i Fæstningskanalen /Nordkanalen er til dels afhængig af, at nabokommunerne nedsætter deres overløb fra kloaksystemet. I værste fald kan det ske, at der skal oprenses en (dog meget mindre) del senere. Der er dog gode forhåbninger om at nabokommunerne vil tage problemet seriøst. Der er planlagt møde mellem Teknik- og Miljøborgmesteren i Københavns Kommune Ayfer Baykal og Gladsaxe kommunes borgmester for at drøfte mulighederne for at Gladsaxe fremskynder deres del af reduktionen af overløbene og både Gladsaxe og Gentofte kommuner har planlagt en mindre reduktion i gældende spildevandsplaner. Endvidere er det inkluderet i målsætningen vedr. det nystartede samarbejde kommunerne imellem omkring klimatilpasning, at spildevandstilførslerne skal reduceres.
- Endelig er metoden til fosforbinding/ fosforfjernelse ikke endeligt planlagt. Der kan derfor her være lidt usikkerhed på det økonomiske overslag.

### **Tidligere afsatte midler**

Der blev i 1990'erne afsat ca. 200 mio. kr. (takstfinansieret) til reduktion af overløb fra kloakken fra Københavns Kommune. Derudover blev udløbet fra mosen omlagt og den øverste del af Søborghus Rende restaureret i 2008 for ca. 5 mio. kr. (skattefinansieret)..



## Det Grønne P-hus (G14)



### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

### Baggrund

P-huset er i dårlig stand – trods det, at anlægget er ca. 5 år gammelt. Hertil kommer at P-huset ikke på alle måder er hensigtsmæssigt indrettet. Der er altså tale om et mismask af bygningsmæssige problemstillinger, der dels kan henføres til en på nogle områder uhensigtsmæssig konstruktion, byggefejl og begrænset vedligeholdelse. Der er gennemført en teknisk gennemgang af bygningen, der har afsløret synlige fejl og mangler og behov for fysiske bygningsændringer for ca. 9,1 mio. kr. Entreprenøren meddelte i efteråret 2012, at han hverken agter at udbedre fejl og mangler eller at betale herfor (ca. 4,0 mio. kr. af de 9,1 mio. kr.). Derfor blev det besluttet at rejse en voldgiftssag med henblik på at få entreprenøren til enten at udbedre skaderne eller betale en erstatning således, at kommunen kunne hyre en anden entreprenør til at udbedre skaderne. Med udsigten til en voldgiftssag valgte entreprenøren at erklære sig konkurs. Det Grønne P-hus vil derfor generere en del meromkostninger i 2013 og årene frem – både i form af anlægsomkostninger til ombygninger og som løbende driftsomkostninger.

Efter entreprenørens konkurs blev der gjort krav gældende over for den tidligere medejer af parkeringshuset, idet forvaltningen er af den overbevisning, at salget af hans ejerandel er sket vel vidende, at bygningen er behæftet med fejl og mangler. Sælger mener imidlertid, at forvaltningen ikke er foreholdt adgang til disse oplysninger (hvilket ikke kan modbevise) og derfor kunne have haft det fulde kendskab til forholdene. Derimod frigav sælger, mens salgsprocessen fandt sted, en garantium til entreprenøren uagtet, at hans kendskab til skaderne. Der er på den baggrund indgået et forlig, hvorefter forvaltningen modtager en godtgørelse på kr. 353.200, svarende til 50 % af garantisummen. Beløbet er indtægtsført i 2013.

## **Indhold**

Det Grønne P-hus er placeret på Indre Nørrebro (Blågårdsgade / Åboulevarden).

Det Grønne P-hus renoveres, så de konstaterede skader, fejl og mangler udbedres og indretningen gøres ved samme lejlighed mere hensigtsmæssig med henblik på at undgå såvel fremtidige skader som naboklager over lysgener m.v. Hvis ikke byggefejl og skader udbedres, vil det være nødvendigt inden for en kort årrække at lukke dele af det Grønne P-hus og på sigt kan det blive nødvendigt at nedrive anlægget. De 215 parkeringspladser, der er i det Grønne P-hus, risikerer altså at forsvinde, hvis bygningen ikke længere kan benyttes. Parkeringstrykket er i området i forvejen stort – specielt i aftentimerne med beboerparkering – og uden de mange pladser i Det Grønne P-hus vil parkeringssituationen i området gå fra presset til uholdbar, ikke mindst for beboerne.

Det er tillige nødvendigt fremover at øge den løbende årlige vedligeholdelse. Bygningens konstruktion og kvalitet medfører, at der fremadrettet vil være et væsentligt større behov for løbende vedligeholdelse end normalt for sådanne bygninger – formålet med den øgede løbende vedligeholdelse er at forebygge bygningskader og dermed undgå nye omfattende og kostbare istandsættelser.

Genopretning af det Grønne P-hus skal sikre, at de parkeringspladser, som p-huset rummer, fortsat kan benyttes. Parkeringspladser der, udover at være en service for byens borgere, fjerner biler fra gadeplan.

### **De økonomiske konsekvenser**

Renovering af det Grønne P-hus er en anlægsopgave og de øgede løbende driftsudgifter skal ses i sammenhæng med anlægsopgaven.

I perioden, hvor renoveringen står på vil de eksisterende p-pladser ikke alle kunne benyttes. Når renoveringen er tilendebragt vil de oprindelige 215 p-pladser atter kunne benyttes. (Omvendt kan man sige, at hvis der ikke gøres noget, så er der på sigt et tab på 215 p-pladser i blå zone.)

**Table 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2014 p/l	2013	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>						
- Renovering	500	5.000	3.600			500*
-						
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>500</b>	<b>5.000</b>	<b>3.600</b>			
<b>Heraf til KEjd</b>	0					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Løbende vedligehold				300	300	
-						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				<b>300</b>	<b>300</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2014 eller 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

De afledte serviceudgifter til løbende vedligehold vil fortsætte i hele Det Grønne P-hus levetid.

### Tidsangivelse

Forundersøgelse er i realiteten gennemført i forbindelse med den tekniske gennemgang af bygningen.

Renoveringen kan forventes igangsat umiddelbart efter afslutning af udbudsrunderen. Renoveringen forventes at tage 6-12 måneder og anlægget kan tages i brug i fuldt omfang umiddelbart efter.

Det afledte driftsprojekt løber fra afslutning af renoveringen og i årene frem. Altså i årene 2013-2015.

**Table 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	Er afsluttet
Udbud gennemført	12-2013
Anlægsbevilling givet	-
Opførelse igangsat	04-2014
Opførelse afsluttet	02-2015
Facilitet ibrugtaget	03-2015

### Risikovurdering i anlægsprojekter

Forundersøgelsen har konstateret synlige fejl og mangler. Der er naturligvis en risiko for, at der opdages yderligere skjulte fejl og mangler under renoveringen. Der er taget højde for dette ved at tillægge byggesummen et beløb til uforudsete udgifter. Tidsplanen kan af samme årsager blive forsinket, hvis mængden af skjulte fejl og mangler, der skal udbedres, er væsentlig større end først antaget.



**Flere forvaltninger/udvalg**

Budgetforslaget vedrører alene TMF.

**Tidligere afsatte midler**

Der er ikke tidligere afsat midler til renovering af det Grønne p-hus.



## Implementering af skybrudsløsninger (G15)



3. april 2013

Sagsbehandler  
Jan Rasmussen

### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

### Baggrund

BR vedtog i december 2012 skybrudsplanen for Københavns Kommune.

Med vedtagelsen blev det samtidigt besluttet, at der skal udarbejdes en konkretisering af skybrudsplanen på bydelsniveau. Konkretiseringen skal vise hovedgrebene i løsningerne og den tilhørende økonomi.

#### *Vurdering af ressourcebehovet*

Konkretiseringen er under udarbejdelse. Det er derfor vanskeligt på nuværende tidspunkt, at kvantificere ressourcebehovet i 2014. Frem til 2017 er ressourcebehovet for den kommunale andel til implementering af klimatilpasningsplanen tidligere (2011) vurderet til ca. 200 mio. kr. Dette beløb skal kvalificeres i forbindelse med konkretisering af skybrudsplanerne, som bygger på et mere realistisk grundlag og et nyt regelgrundlag.

#### *Nyt regelgrundlag*

Ifølge det nye regelgrundlag finansieres en række klimatilpasningsløsninger, hvor der gøres brug af overfladeløsninger som f.eks. skybrudsveje, som en kombination mellem forsyningselskabernes takstmidler og kommunernes skattemidler. For at kunne påbegynde implementering af skybrudsløsninger, er det derfor en forudsætning, at der afsættes kommunale budgetmidler sideløbende med HOFOR's takstmidler.

#### *Indmelding af klimatilpasningsprojekter*

Miljøministeriet gjorde det i 2013 muligt for kommunerne og forsyningselskaberne ekstraordinært, at indmelde

klimatilpasningsprojekter til godkendelse i Forsyningssekretariatet til anlæg i 2013. Da konkretiseringen af skybrudsplanen først færdiggøres i 2013-2014, har det været vanskeligt at indmelde større projekter til anlæg i 2013. Københavns Kommune forsøger derfor i samarbejde med KL, at åbne for en lignende ekstraordinær mulighed for at indmelde projekter til Forsyningssekretariatet til anlæg i 2014.

Derved vil det blive muligt, at påbegynde projektering og anlæg af projekter i forbindelse med vedtagelse af de højest prioriterede skybrudsoplande der færdigbehandles politisk i 2013.

## **Indhold**

I løbet af 2014, og efterfølgende år, gennemføres der en række skybrudsprojekter der skal sikre områder i byen mod oversvømmelse under skybrud. Projekterne gennemføres i samarbejde med HOFOR, der står for hovedparten af anlægsprojekterne.

Et væsentligt mål for Københavns Kommunes i forbindelse med planlægning og implementering af skybrudsløsninger, er at opfylde de politisk vedtagne mål (fra klimatilpasnings- og skybrudsplan) om synergi, grøn vækst og byudvikling i gennem etablering af kombinationsløsninger, der udover at sikre byen mod oversvømmelser også understøtter etablering og anvendelse af grønne og rekreative byrumsanlæg. Med baggrund i målene om multifunktionalitet samt gældende lovgivning på området er ikke muligt at finansiere hele anlægget via takstmidler fra HOFOR.

Københavns Kommunes bidrag består i at finansiere de elementer af skybrudsløsningerne der ikke kan finansieres af HOFOR. Omfanget af denne type løsninger kendes først, når konkretisering af skybrudsplanen er fuldført i 2013-2014, og den efterfølgende projektering er udført.

## De økonomiske konsekvenser

Der søges om 200 mio. kr. til implementering af klimatilpasningsplanen.

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering	5.000				<b>5.000*</b>
-	5.000	50.000	50.000	90.000	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>10.000</b>	<b>50.000</b>	<b>50.000</b>	<b>90.000</b>	
<b>Heraf til KEjd</b>					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift	1.000	5.000	5.000	9.000	
-					
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>					

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2014 eller 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

## Tidsangivelse

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	*
Udbud gennemført	
Anlægsbevilling givet	
Anlægsbevilling overført til KEjd	
Opførelse igangsat	
Opførelse afsluttet	
Facilitet ibrugtaget	

\*Dato for ibrugtagning og eventuel overførsel af bevilling til KEjd vil indgå i budgetaftalen, og der vil blive fulgt op på disse i sagen om anlægsoversigten.

\*Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at udarbejde en egentlig tidsplan for anlæg, grundet den igangværende proces vedrørende konkretisering af Skybrudsplanen.

En tidsplan for anlægsprocessen, vil være afhængig af hvilke forslag der uarbejdes for de enkelte oplande, samt den politiske behandling og prioritering.

Herudover er aktiviteterne på klimatilpasningsområdet direkte relateret til den igangværende Spildevandsplan 2013, der forventes at blive behandlet i TMU, før sommerferien.

Når konkretiseringen af Skybrudsplanen er vedtaget og Spildevandplanen ligeså vil tidsplanen for anlægsprojekterne kunne udarbejdes

### **Beskæftigelseseffekt**

200 mio. kr. generer 230 arbejdspladser jf. Arbejderbevægelsens Erhvervsråd.

### **Risikovurdering i anlægsprojekter**

Der er risiko for forsinkelser af projektet, hvis der ikke opnås mulighed for ekstra indmelding til Forsyningssekretariatet i 2014.

### **Tidligere afsatte midler**

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

<b>1.000 kr. (løbende p/l)</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Budgetaftale 2010:					
”Kickstart København”:					
Budgetaftale 2011:					
”KBH i Vækst”					
Budgetaftale 2012:		3.000	5.000	7.000	
Overførselssagen for 2012 til 2013:					
Budgetaftale 2013:			500	6.000	2.100
<b>Afsatte midler i alt</b>		<b>3.000</b>	<b>5.500</b>	<b>13.000</b>	<b>2.100</b>
Heraf forbrugt		2.000			



## Akut reparation af defekte vejbrønde (G16)



04-04-2013

Sagsnr.  
2013-40440

Dokumentnr.  
2013-276917

Sagsbehandler  
Louise Hvingtoft Hansen  
**Eksekveringsparat?**

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

### Baggrund

Der har efter det store skybrud d. 2. juli 2011, været meget fokus på, at byens afvandingssystemer er funktionsdygtige.

Forvaltningen har konstateret, at der er en række steder i byen er et særligt akut behov for reparation af vejbrønde. Cirka 20 % af byens i alt ca. 45.000 brønde vil inden udgangen af 2022 have behov for genopretning, mens det vurderes, at ca. 2 % bør repareres snarest, så de kan lede vandet væk i områder, der er særlig hårdt ramt ved skybrud og store regnskyl.

Det er vigtigt, at dette initiativ kan iværksættes samtidig med at implementering af skybrudsløsninger iværksættes. Derved opnås størst mulig synergi mellem anlægsaktiviteterne og dermed væsentlige økonomiske besparelser. Samtidig kan gentagne opgravninger i byen undgås.

Defekte vejbrønde kan være årsag til, at der står vand på vejen, som ikke ledes bort ved store regnskyl. Det giver farlige situationer om vinteren, når vandet fryser til is. I sommerperioden giver vandet endvidere generende opsprøjt på fodgængere og cyklister. Defekte vejbrønde skaber desuden grobund for rottereder, og det kan være en medvirkende årsag til oversvømmede kældre.

Forvaltningen har de seneste år i samarbejde med HOFOR fået foretaget TV-inspektioner af stikledninger til vejbrøndene med

henblik på dataindsamling af brøndenes tilstand samt at få foretaget reparationer inden udlægning af nyt sildlag på kørebaner.

## Indhold

Der søges om 25 mio. kr. til akut reparation af ca. 2 % af de defekte brønde, som skaber de største gener for borgerne.

Da der er et akut behov for reparation af vejbrønde og stikledninger, vil budgetønsket have en effekt på de områder, der er belastet under skybrud.

For at finde de defekte vejbrønde registreres tilstanden på vejbrøndene ved gennemgang i forbindelse med rutinemæssige brønd sug sammenholdt med oplysninger fra HOFOR's tv-inspektion af stikledninger til vejbrøndene.

De beskæftigelsesmæssige konsekvenser vurderes, ud fra det erfaringsmæssige grundlag i bygge- og asfaltbranchen, at være 1,1 årsværk, for hver investeret 1 mio. kr.

Budgetønsket har relation til genopretningsplanen Et løft til vejene.

Budgetønsket påvirker ikke parkeringsforhold.

## De økonomiske konsekvenser

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	*
<i>Anlæg:</i>				
- Projektering, udbud, byggeledelse af reparation af vejbrønde	1.000	1.000	1.000	1.000*
- Reparation af vejbrønde	7.000	8.000	7.000	7.000*
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>8.000</b>	<b>9.000</b>	<b>8.000</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2014 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

Midlerne til akut reparation af vejbrønde vil også kunne bevilges som driftsmidler.

## Tidsangivelse

Reparationen af defekte vejbrønde vil blive eksekveret i perioden 2014-2016.

### **Risikovurdering i anlægsprojekter**

Det vurderes, at der kan være en mindre risiko forbundet reparationsarbejdet såfremt dette ikke koordineres ordentligt med skybrudsplanen og ledningsejere, hvorfor dette arbejde vil blive prioriteret.

### **Tidligere afsatte midler**

Der er ikke tidligere bevilget midler til akut reparation af vejbrønde.





## **Trafiksanering Holmen og Christianshavn (G17)**

### **Baggrund / Formål**

I forbindelse med overførselssagen i april 2013 blev der afsat 1 mio. kr. til igangsætning af projektering og lokal dialog i forbindelse med trafiksanering på Holmen og Christianshavn.

Det fremgår endvidere af aftaleteksten: *”De resterende 8,0 mio. kr. er parterne enige om søges tilvejebragt i budgetforhandlingerne for 2014. Endvidere er parterne enige om, at der skal etableres erstatningspladser for de nedlagte p-pladser, og at dette kan indeholdes i økonomien i det samlede projekt.”*

Trafiksaneringen skal adressere den lokale skepsis mod den igangværende trafiksanering af Prinsessegade og åbning af busslusen til Holmen. Endelig vedtagelse af ændring af lokalplan (som muliggør nedlæggelse af busslusen) samt trafiksaneringsprojektet for Prinsessegade forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget 13. maj 2013.

### **Indhold /Effekt**

Aftaleteksten i overførselssagen indeholder en præcis beskrivelse af de enkelte delprojekter:

*”Der skal laves forbedringer hvor Bodenhoffs Plads møder Prinsessegade og hvor Bodenhoffs Plads møder Burmeistergade med opstramninger af kryds og fortovsgennemføring. Danneskiold Samsøes Alle på Holmen skal hastighedsdæmpes med busvenlige bump for at undgå ny utryghed når busslusen åbnes. Derudover skabes 2 nye attraktive byrum med plads dannelse og lukning for biltrafik hvor Burmeistergade udmunder i Prinsessegade - samt i Sct. Annæ Gade ud for Vor Frelser Kirke.”*

*Effekten* forventes at blive en forøget trafiksikkerhed og –tryghed, nedsat hastighed på Danneskiold-Samsøes Alle, samt bedre byrum med bedre muligheder for et attraktivt byliv og forbedret tryghed i såvel dag- som nattetimer.

Projektforslaget forventes – efter udarbejdelse og lokal dialog – forelagt Teknik- og Miljøudvalget ved årsskiftet 2013/14.

Nedlæggelse af parkeringspladser vil blive foreslået i det omfang, det er nødvendigt for at opnå formålet med opgaven. Det forventes umiddelbart, at der kan etableres 4 ekstra p-pladser ved Bodenhoffs Plads, nedlægges 6 i Burmeistergade og 8 i Sankt Annæ Gade. Omfanget er endnu usikkert, men det vil fremgå af parkeringsredegørelsen, der vedlægges indstillingen med

projektforslag. Og som nævnt i aftaleteksten skal der findes erstatningspladser.

### **Eksekveringskapacitet**

Projektet forventes eksekveret i direkte forlængelse af trafiksaneringen på Prinsessegade. Den igangværende trafiksanering (godkendelse TMU 13. maj 2013) forventes ibrugtaget i sidste halvdel af 2014. De nye delprojekter vil kunne projektudvikles parallelt hermed, godkendes omkring årsskiftet 2013/14 og anlægges i løbet af 2014 med ibrugtagning primo 2015.

Projekterne er velkendte projekter, som fx også fremgår af bydelsplanen for Christianshavn. Dog er der lokal modstand mod åbning af busslusen, så den største risiko for forsinkelse ligger ved den politiske behandling i maj 2013 og den efterfølgende lokale dialog.

### **De økonomiske konsekvenser**

Overførselssagen afsætter i alt 8 mio. kr. med en forventet fordeling på 4 mio. kr. til Sank Annæ Gade, 2 mio. kr. til Danneskiold Samsøes Alle og 3 mio. kr. til de to projekter ved Bodenhoffs Plads og Burmeistergade. Af disse er den ene mio. frigivet til projektforslag og der resterer 8 mio. kr.

**Table 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

<b>1.000 kr. – 2013 p/l</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>*</b>
<i>Anlæg:</i>				
- Projektering og udførelse	6.000	2.000		2.000*
-				
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>6.000</b>	<b>2.000</b>		<b>2.000*</b>
<b>Heraf til KEjd</b>				
<i>Afledte serviceudgifter:</i>				
- Vedligehold og drift				
-				
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>				



## Renovering af P-anlæg under Langebro på Sjællandssiden (G18)

17-04-2013 16:45

### Baggrund

I overførselssagen 2011-2012 blev der afsat 3,2 mio. kr. i 2013 til åbning af det kommunalt ejede parkeringsanlæg under Langebro, således at i alt 137 p-pladser heri kan indlemmes i det offentlige parkeringsudbud.

Projektet er ikke en del af parkeringsaftalen, og er vedtaget af alle parter bag overførselssagen 2011-2012.

Det oprindelige budget er afsat ud fra forventningen om, at anlægget blot skulle gennemgå en mindre istandsættelse frem mod åbningen. Det viser sig ikke at være tilfældet.

Åbningen af p-anlægget skal ses i sammenhæng med beslutningen om, at nedlægge parkeringspladser i forbindelse med etablering af nye byrum ved bl.a. Frederiksholms Kanal. Derfor er samtidigheden mellem åbningen af parkeringsanlægget og byrumsprojekterne væsentlig. Således er åbningen af anlægget en forudsætning for, at nedlæggelserne på gaden kan finde sted.

### Indhold

Der er via rådgiver udarbejdet budget for renoveringsopgaven frem mod en åbning af anlægget. Det viser sig, at det afsatte budget på 3,2 mio. kr. langt fra er tilstrækkeligt, og der er derfor en aktuel finansieringsudfordring i forhold til at realisere projektet i indværende år.

Den primære årsag til den høje anlægsomkostning er, at anlægget aldrig tidligere har været anvendt til offentlig parkering, og derfor er langt fra at opfylde de standarder, der er gældende lovkrav. Der er udarbejdet budget for et parkeringsanlæg, som opfylder de lovkrav, der er til et offentligt, nyanlagt/renoveret p-anlæg samt de krav, som forvaltningen stiller for at kunne drifte projektet tilfredsstillende.

Alle overflader skal blandt andet afrensnes og behandles, hvilket alene anslås at koste 5,3 mio. kr. Dertil kommer, at alle el-installationer skal udskiftes, at der skal installeres nyt ventilationsanlæg, brandalarmer m.m. som sammenlagt udgør 13,8 mio. kr. Samtidig er der medtaget elementer af tryghedsskabende karakter, herunder videoovervågning i kælderen, kunstbelysning på vægge og dynamiske skilte. Dette giver samlede anlægsomkostninger for i alt 19,1 mio. kr.

For at ovennævnte projekt kan gennemføres, søges der derfor 15,9 mio. kr. hertil i overførselssagen. Dette beløb vil dække de samlede omkostninger fratrukket den oprindelige bevilling på 3,2 mio. kr.

### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	ja

## De økonomiske konsekvenser

Som nævnt ovenfor beløber den ufinansierede anlægsudgift sig til 15,9 mio. kr.

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2013 p/l	2013	2014	2015	2016	*
<i>Renovering af p-anlæg</i>		15.900			<b>15.900</b>
<b>Anlægsudgifter i alt</b>		<b>15.900</b>			<b>15.900</b>

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

## Tidsangivelse

Nedenstående tabel viser, hvornår de forskellige faser af projektet forventes af foregå.

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	Oktober 2013
Udbud gennemført	December 2013
Anlægsbevilling givet	Maj 2013
Opførelse igangsat	Februar 2014
Opførelse afsluttet	Maj 2014
Facilitet ibrugtaget	Juni 2014

## Risikovurdering

Der er følgende risici i forhold til tidsangivelsen for projektet:

- Lang myndighedsbehandling i Kulturstyrelsen idet Langebro er fredet. Vurderes medio risikabel.
- Udførelsesproblemer grundet uforudsete installationer, konstruktive problemer m.m. Vurderes lavt risikabel.
- Interessentkonflikter, offentlig debat m.m. i forhold til projektet. Vurderes medio risikabel grundet holdninger til mange tilstødende projekter, f.eks. Bryghusprojektet, Kalvebod Bølge m.m.

Der er følgende risici i forhold til økonomien for projektet:

- Uforudsete projekterings- og udførelsesproblemer grundet manglende undersøgelse af konstruktioner m.m. Vurderes lavt risikabel.

### Tidligere afsatte midler

Der er som nævnt afsat 3,2 mio. kr. i overførselssagen 2011-2012.

**Tabel 3. Afsatte midler på området i tidligere aftaler**

<b>1.000 kr. (løbende p/l)</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Budgetaftale 2010:					
”Kickstart København” (2009-2010)					
Budgetaftale 2011					
”KBH i Vækst” (2010-2011)					
Budgetaftale 2012					
Overførselssagen 2011- 2012			3.200		
Budgetaftale 2013					
<b>Afsatte midler i alt</b>			<b>3.200</b>		
Heraf forbrugt					



## Reduktion af vejstøj indendørs i støjbelastede boliger (G19)

17. april 2013

Sagsbehandler  
Karen Forsting



### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

### Baggrund

Trafikstøj har negative helbredsmæssige og samfundsmæssige konsekvenser. Risikoen for at udvikle forhøjet blodtryk og åreforkalkning, blodpropper i hjertet, hjerneblødninger og diabetes øges, jo højere støjen er. Det skønnes, at vejstøj årligt medfører ca. 30 for tidlige dødsfald i København.

48 % af boligerne i Københavns Kommune er udsat for en belastning fra trafikstøj over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB og 12 % af boligerne er udsat for en belastning fra vejtrafikstøj på over 68 dB som betegnes stærkt støjbelastet.

Det fremgår af Miljømetropolens mål for trafikstøj, at

- Københavnerne skal kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra vejtrafikken
- Alle skoler og daginstitutioner i dagtimerne kun må være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken

Kommunen har udarbejdet sin anden støjhandlingsplan, som beskriver omfanget af støjbelastningen samt indsatser til reduktion af trafikstøjen.

Kommunen udlægger i den løbende vedligeholdelse op til 10 km støjreducerende asfalt pr. år. Støjreducerende asfalt reducerer støjen med i gennemsnit 1,5 dB. I budgetnotat "G10" "Helhedsgenopretning af vejene" fremgår udlægning af støjreducerende asfalt ved

støjbelastede boliger, som et af fire tematiske alternativer for helhedsgenopretning.

Dette notat omhandler ønske om etablering af støjpulje til reduktion af vejstøjen indendørs i de mest vejstøjbelastede boliger.

## **Indhold**

For at reducere støjgener fra trafik indendørs i boliger ønskes der finansiering til pulje til støjpartnerskaber

### **Støjpulje**

Partnerskaber med boligejere i stærkest støjbelastede boliger over 68 dB (5 mio/år).

Effekten af en støjpulje vil være støjisolerede boliger i kommunens eksisterende boligmasse.

Støjpuljen vil primært omfatte tilskud til udskiftning af vinduer/ruder til lydisolerende vinduer, da det er vinduet, som er det lydmæssigt svageste. Erfaringen siger, at udskiftning til lydruder i et rum kan give op til 8-10 dB støjreduktion, hvilket opleves som en halvering af støjen. Udskiftning af vinduer til støjvinduer vil skønsmæssigt andrage ca. 45.000 kr. i alt for en bolig med 2 støjbelastede opholdsrum.

En model kunne være, at kommunen yder et tilskud til hver bolig på 33 %, og boligejeren selv afholder restbeløbet.

Opgøres beskæftigelseseffekten ved hjælp af generelle nøgletal skønnes indsatsen at medføre i alt ca. 31 årsværk i perioden.

## **De økonomiske konsekvenser**

Partnerskaber med boligejere i stærkest støjbelastede boliger over 68 dB (5 mio. kr./år).

Indsatsområdet kan opdeles i 2 dele; Administration af støjpartnerskabs-ordningen og kommunens del, som er kortlægning, kontrol og udbetaling.

Støjpuljer er blevet brugt af staten (Banedanmark og Vejdirektoratet) samt af andre kommuner i landet bl.a. Frederiksberg. I de statslige puljer har modellen været at beboere der er særligt støjbelastede fra jernbanen/vejen tilbydes tilskud til støjisolering. Tilskuddet har været på 50/75/90 % afhængig af støjbelastning. Vejstøjbelastede boliger i København har ingen handlemuligheder på dette område, da der ikke er andre, der løfter opgaven.

Københavns Kommune har i 2007 gennemført et forsøgsprojekt om dæmpning af støj fra vejtrafik ved Folehaven ved hjælp af støjskærme og støjskodder. Projektet omfattede 36 lejligheder og blev gennemført i partnerskab med beboerne og med tilskud fra Miljøstyrelsen. Projektet betød reducerede støjgener og en efterfølgende måling viste, at beboerne var tilfredse med resultatet.

Til etablering af støjpuljen vil det være nødvendigt, sammen med en konsulent, at fastlægge en model for processen.

- Hvilke boliger er omfattet? I hvilke rækkefølge?
- Prioritering af rum i boligen
- Tilskudsprocent (fx 33 %)
- Fastsætte topbeløb af håndværkerudgifter
- Model for administrering af projekterne – herunder besigtigelse af boligen og støjfaglig rådgivning.

Banedanmarks model er en fast, velfungerende og velafprøvet procedure, hvorfor den vil kunne inspirere til en god model for støjpartnerskaber i kommunen. Det bemærkes, at støjordningen i Banedanmark og Vejdirektoratet administreres af en konsulent.

Såfremt der fra kommunens side gives et tilskud på 15.000 pr. bolig, vil der indenfor budgetrammen kunne udføres ca. 220 projekter pr. år, såfremt ordningen administreres af en konsulent.

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2014 p/l	2013	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>						
<b>Støjpulje</b> Partnerskaber med boligejere i stærkest støjbelastede boliger over 68 dB	100	4.900	5.000	5.000	5.000	*1)
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	-	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	<b>5.000</b>	
<b>Heraf til KEjd</b>						
<i>Afledte serviceudgifter:</i>	-	-	-		-	
- Vedligehold og drift	-	-	-	-	-	
-						
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>	-	-	-	-	-	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2014 eller 2013 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.

- 1) Udvikling af model for støjpartnerskab og udvælgelse af boliger i 2013



## Tidsangivelse

**Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	Januar 2014
Udbud gennemført	Februar 2014
Anlægsbevilling givet	Marts 2014
Opførelse igangsat	Maj 2014
Opførelse afsluttet	December 2018
Facilitet ibrugtaget	Løbende (i 5 de år)

\*Dato for ibrugtagning og eventuel overførsel af bevilling til KEjd vil indgå i budgetaftalen, og der vil blive fulgt op på disse i sagen om anlægsoversigten.

## Risikovurdering i anlægsprojekter

Der er tale om kendt teknologi da lignende ordninger har fungeret i åresvis Banedanmark og i Vejdirektoratet, hvorfor risikoen forventes at være lille.

Indenfor vil de specifikke støjisoleringsprojekter det være boligejeren, som tegner kontrakt med en entreprenør. Kommunen vil ikke være en del af denne proces, men står udelukkende for at udarbejde tilsagn, kontrollere projektet og udbetale tilskud. Dette reducerer også risici i projektet.



## Amagerbrogade etape 2 (G20)

07-03-2013

I budget 2013 blev der vedtaget at igangsætte udarbejdelse af en Helhedsplan for omdannelsen af Amagerbrogade, samt en første anlægsetape. Helhedsplanen udpeger nærmere hvilke delstrækninger, punktprojekter, krydsombygninger og øvrige trafikale tiltag, som er omfattet i hhv. den første anlægsetape og efterfølgende anlægsetaper.

Sagsbehandler

**Klaus Grimar/Anders**

Rody Hansen

### Baggrund

Københavns Kommuneplan 2011 udpeger Amagerbrogade som en Strøggade. For strøggader er følgende definition benyttet:

”Strøggaderne er handelsmæssige samlingspunkter for bydelene med en stor koncentration af butikker samt café- og restaurationsmiljøer. Gode muligheder for ophold langs gaden samt for krydsning af gaden skal have høj prioritet, således at strøggadefunktionerne på begge sider af gaden kan benyttes.

### Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

Cyklister og fodgængere skal kunne færdes trygt og sikkert på strøggaderne. Biltrafikken skal foregå med langsom hastighed under hensyntagen til strøggademiljøet. Bustrafikkens fremkommelighed skal generelt prioriteres højere end biltrafikkens.”



*Amagerbrogade fra Christmas Møllers Plads til Vejlands Allé.*

Derudover er der følgende konkrete anledninger til at skabe en samlet forbedring af Amagerbrogade med fokus på cykler, busser og byliv:

- Der er tidligere arbejdet med et strøggade-projekt på Amagerbrogade med inddragelse af lokale interessenter.
- Der er behov for at skabe bedre muligheder for fodgængere og byliv, da der er smalle fortove og en stor oplevet barriereeffekt.

- Der er behov for at skabe bedre forhold for cyklister, da cykelstierne er smalle på den inderste strækning, der samtidig er en af de mest benyttede i København. Amagerbrogade er endvidere i sin fulde strækning en del af Cykelsuperstinetet.
- Der er behov for at sikre bussernes fremkommelighed. Amagerbrogade betjenes bl.a. af de passagertunge linjer 5A og 350S.

#### *Inddragelse af borgere og interessenter.*

Lokale interessenter, bl.a. lokaludvalgene på Amager, har siden efteråret 2012 været samlet i en følgegruppe. Formålet har i første omgang været at orientere om planerne vedrørende Amagerbrogade, jf. budget 2013, og efterfølgende at inddrage aktivt i den lokale borgerdialog og udviklingen af Helhedsplanen.

Forvaltningen har ligeledes igangsat en mere omfattende borgerdialog i efteråret 2012, startende med fokus på de lokale erhvervsdrivende, og fra dette forår ligeledes med fokus på lokale borgere og øvrige interessenter.

#### *Kvartermanager*

Af yderligere tiltag ønskes en kvartermanager, der skal sikre den erhvervsmæssige vinkel på helhedsplanen. Butikkerne er en vigtig bestandsdel af strøggaderne og står overfor store udfordringer i disse år. Andelen af tomme butikker i København er steget fra 2% i 2007 til 5% i første kvartal af 2013.

Det foreslås derfor, at der etableres en københavnsk Kvartermanagerordning for Amagerbrogade som pilotprojekt.

Kvartermanageren har hovedsagelig til opgave at:

- Skabe fælles fodslag blandt de handelsdrivende i gaden, herunder skabe en bevidsthed om, at rene og veldrevne gader gavner handlen ved en serviceorienteret dialog
- fremhæve gadens styrker og profil både på gaden og via kommunikation og PR,
- koordinere events og aktiviteter, der kan tiltrække københavnere fra andre bydele og turister

Kvartermanageren skal således - i samarbejde med alle interessenter, herunder lokaludvalg, handelsforeninger, ejerne af butikslokalerne samt kommunale myndigheder på området - styrke gadens kvaliteter og markedsføre gaden på baggrund af gadens unikke identitet.

#### *Allerede gennemførte projekter*

En fortsættelse af strøggadeprojektet på Amagerbrogade med yderligere etaper, vil understøtte effekten af den første anlægsetape.

Den første anlægsetape forventes væsentligt at reducere den del af biltrafikken på Amagerbrogade som er uden ærinde og dermed

udelukkende gennemkørende. Herved skabes der fysisk plads til at omdisponere gadens profil, således strøggadens funktioner understøttes.

En omdannelse af Amagerbrogade med reduktion af biltrafikken er først omtalt i Trafikplan Amager fra 2002. I denne er det forudsat, at biltrafikken på Amagerbrogade kan reduceres med op til 50 %. Vejnettet på Amager er i de senere år blevet ombygget med afsæt i trafikplanen, så der er skabt bedre alternativer til Amagerbrogade for bilisterne, ligesom der er skabt øget fremkommelighed og tryghed for cyklister og fodgængere. De gennemførte projekter er blandt andet cykelstier på Øresundsvej og omlægning af Artillerivej, ligesom Backersvej er indrettet med cykelbaner og Ørestads Boulevard er forlænget mod nord til Amager Boulevard.

#### *Mulige konkrete løsninger*

For at forbedre cyklisternes forhold og komfort arbejdes der med at forbedre cykelstiernes kapacitet. Dette kan f.eks. opnås ved at øge cykelstiernes bredde og/eller sikre et mere glidende flow igennem signalerne på Amagerbrogade (grønne bølger for cykeltrafikken).

I forbindelse med forbedring af cyklisternes mulighed for at fortage ærinder som handel, cafébesøg eller fritidsaktiviteter kan der arbejdes med en målrettede indsats med placering af cykelparkering.

Bussernes hastighed og regularitet kan fastholdes gennem signalanlæg der prioriterer busserne. Fremrykkede busperroner vil både betyde mere komfort for passagerne og at bussen kan komme hurtigere fra stoppestedet, og har yderligere den fordel, at de modvirker konflikter og uheld mellem cyklister og buspassagererne.

Fodgængernes komfort og fremkommelighed kan forbedres ved at skabe mere plads på fortovet og igennem en særlig bearbejdning af udvalgte hjørner og kryds. De udvidede fortove og bedre kryds vil også forbedre tilgængeligheden og gademiljøet på Amagerbrogade. Med bredere fortove og særlige bearbejdninger af kryds vil bylivet få et løft vil der samtidig opstå nye muligheder for attraktivt handels- og caféliv.

Reduktionen af biltrafikken kan opnås ved at sammentænke ovenstående løsninger med dosering af biltrafikken i trafiksignalerne, ombygninger af kryds, nedbygninger til kun en vognbane i hver retning, nedsat hastighed og læssezoner.

#### *Opgørelse over parkeringspladser på Amagerbrogade*

Omlægning af Amagerbrogade, der berører den inderste del indenfor blå P-zone vil ikke medføre nedlæggelse af parkeringspladser.

Amagerbrogade er på strækningen fra Christmas Møllers Plads til krydset Engelsvej/Øresundsvej beliggende indenfor

parkeringsstrategiens Blå betalingszone. På denne strækning er der ingen parkeringspladser på Amagerbrogade.

På Amagerbrogade fra krydset Englandsvej/Øresundsvej til krydset ved Vejlands Allé er der registreret ca. 160 parkeringspladser. Af disse er ca. 50 pålagt parkeringsrestriktionen så som tidsbegrænsninger. Det forventes at en stor del af disse parkeringspladser kan bibeholdes, men helhedsplanen skal give konkret beslutningsgrundlag for hvordan gaderummet skal prioriteres.

### **De økonomiske konsekvenser**

Det er anslået, at en ombygning af den resterende del af Amagerbrogade vil koste ca. 80 mio. kr.

Projektets samlede omfang og aktiviteter beskrives nærmere i den kommende helhedsplan, men på nuværende tidspunkt forventes det at anlægsaktiviteterne i hovedtræk vil omfatte:

- Anlæg af bredere cykelstier
- Anlæg af byrumsforbedringer
- Anlæg af udvidede fortove
- Forbedringer for busserne og buspassagerne
- Anlæg af læssezoner, og korttidsparkering
- Anlæg af tiltag, der reducerer den gennemkørende biltrafik
- Krydsombygninger og afværgeforanstaltninger på andre veje
- Evt. anlæg af gadetræer og lokale klimatilpasningstiltag.

De afledte serviceudgifter vil strække sig ud over 2017 efter færdigsstilling af det samlede projekt.

Forløbet af anlægsudgifter afspejler, at der allerede er bevilliget til en første anlægsetape.

**Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

1.000 kr. – 2014 p/l	2013	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>						
- udbud						
- forprojekt	4.000					<b>*4.000</b>
- anlægsprojekt		8.000				
- anlæg			9.000	29.000	30.000	
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>4.000</b>	<b>8.000</b>	<b>9.000</b>	<b>29.000</b>	<b>30.000</b>	
<b>Heraf til KEjd</b>						
<i>Afledte serviceudgifter:</i>						
- Vedligehold og drift			100	300	500	
- Kvartermanager		500	500	500	500	
- Videreudvikling af kvartermanager		100	100	100	100	
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>			<b>700</b>	<b>900</b>	<b>500</b>	

### Tidsangivelse

**Tabel 3. Tidsangivelse for anlægsprojekt**

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	december 2014
Udbud gennemført	marts 2015
Anlægsbevilling givet	marts 2015
Anlægsbevilling overført til KEjd	
Opførelse igangsat	april 2015
Opførelse afsluttet	december 2017
Facilitet ibrugtaget	december 2017

### Risikovurdering i anlægsprojekter

- Forudsætningen for budgetoverslaget på 80 mio. kr. er at projektet udvikles med kendte teknologier og almindelige brugte materialer og løsninger i Københavns Kommune
- Hvis der gennem Helhedsplan som er under udvikling beskrives løsninger som ligger ud over projektets målsætning, forudses det at kræve tilførsel af flere anlægsmidler eller koordinering med andre projekter f.eks. klimatilpasning.
- Vejrlig/koordinering med evt. andre anlægsprojekter uforudsete ledningsforhold i undergrunden kan sinke anlæg af projektet.



## **ITS Investering 2. bølge (G21)**

17-04-2013

### **Baggrund**

Genopretning af signalanlæg i København giver os helt nye muligheder for at arbejde med intelligente trafikløsninger. Med programmet ITS, trafikledelse og grøn mobilitet er der afsat 60 mio. til en trafikledelsesplan, optimering af signalanlæg, eco-driving samt ITS løsninger der understøtter et grønt transportvalg. Programmet frem til marts 2014 fokuserer på at teste ny teknologi af gennem forsøgsprojekter, få markedets bud på det mest effektive ITS løsninger igennem en konkurrence samt starte en optimeringsproces af byens signalanlæg. Fra 2014 og frem skal løsninger implementeres i større skala, men bevillingen på de 60 mio. rækker ikke til at optimere alt.

Teknik- og Miljøforvaltningen forventer, at der gennem Trængselskommissionens arbejde vil komme puljer, der kan medfinansiere ITS og trafikledelsesprojekter i København. Forvaltningen har sammen med Økonomiforvaltningen været med til at give input til Trængselskommissionens arbejdsgruppe med forslag til de vigtigste fremtidige indsatser.

### **Indhold**

#### **Fælles trafikledelsescentral**

En fælles trafikledelses- og informationscentral skal bidrage til, at trafikken i Københavnsområdet kommer til at glide bedre og mere sikkert, så både cyklister, buspassagerer og bilister får bedre flow og rejsetider. Målet med centralen er at skabe et trafikalt overblik, der giver mulighed for at træffe kvalificerede beslutninger om trafikledelse her og nu. TMU godkendte på mødet den 15.4 2013, at Københavns Kommune går videre i et forpligtende samarbejde med Vejdirektoratet om at beskrive forhold om organisation og finansiering samt drift af centrale systemer og processer for den nye central. Det forventes at centralen kan åbne juli 2015

Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at en fælles trafikledelsescentral er et meget vigtigt strategisk tiltag for at forbedre den grønne mobilitet i København og det anbefales derfor, at der afsættes budgetmidler til at virkeliggøre denne. Den fælles trafikledelsescentral skal finansieres i samarbejde med staten.

Sagsbehandler  
Steffen Rasmussen

#### **Eksekveringsparat?**

	<b>JA / NEJ</b>
Udvalgsbehandlet	<b>nej</b>
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	<b>nej</b>

### Eco-driving i stor skala

I 2014 udfører forvaltningen forsøg med Eco-driving. Målet er at optimere kørselsadfærden hos transportører med ærinder i Københavns Kommune, således at der opnås en mere glidende og dermed mere brændstoføkonomisk kørsel. Dette sker ved en kommunikation mellem trafiksignal og lastbil, hvor chaufføren får besked om, hvilken hastighed han skal køre for at opnå grøn bølge. Samtidig undersøger trafiksignalet muligheden for at give lastbilen grøn bølge. Forvaltningen vurderer, at der er et stort potentiale i dette initiativ og mener, at det vil være hensigtsmæssigt at implementere i større skala i byen de kommende år.

### Optimering af signalanlæg i København

For at udnytte de muligheder de nye styreapparater i vore trafik anlæg giver, skal der investeres i en systematisk optimering af signalerne i København.

### De økonomiske konsekvenser

**Table 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter**

<b>1.000 kr. – 2014 p/l</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>*</b>
<i>Anlæg:</i>					
- Projektering og udførelse	15.000	15.000	15.000	15.000	*
-					
<b>Anlægsudgifter i alt</b>	<b>15.000</b>	<b>15.000</b>	<b>15.000</b>	<b>15.000</b>	
<b>Heraf til KEjd</b>					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift	10.000	10.000	10.000	10.000	
-					
<b>Afledte serviceudgifter i alt</b>	<b>10.000</b>	<b>10.000</b>	<b>10.000</b>	<b>10.000</b>	

Note: \*-markeringer betyder at bevillingen i 2014 ønskes givet som anlægsbevilling ved budgetårets start.