

Bilag 4 Øvrige

Øvrige							
Nr.	Overskrift	Beskrivelse	Drift / Anlæg i 1.000 kr.	2014	2015	2016	2017
Ø1	Etablering af fast maratonrute	En fast markeret løberute gennem byen i en maratondistance.	Drift		200	200	200
			Anlæg	100	2.425	2.125	
Ø2	Sandkaj	Omfatter etablering af Indre Nordhavns primære promenade.	Drift			1.800	1.800
			Anlæg	7.000	23.000	20.000	
Ø3	Trafiksikkerhed og skoleveje frem til 2020	Der ønskes midler til en ny trafiksikkerhedsplan, som indeholder 3 vigtige indsatser.	Drift	5.000	5.000	5.000	
			Anlæg	24.000	20.000	20.000	
Ø4	Løft til toiletområdet – udvikling af mere fleksible løsninger og fokus på udelivet i sommerhalvåret.	Udvikling af transportable toiletendheder for at undgå urinering på gader og stræder.	Drift	800	800	800	800
			Anlæg	8.000			
Ø5	Tryghedspulje til straks-indsats for tryghedsfremmende tiltag	Kort reaktionstid på udbedring af slitage og hærværk skal bidrage til at genetablere trygheden i byens rum.	Drift				
			Anlæg	2.000	3.000	3.000	
Ø6	Kvalitetstilkøb til Cityringen, forpladser	Kvalitetstilkøbene vil øge drifts- og bylivskvaliteten af de 14 stationsforpladser, som anlægges i forbindelse med Cityringen, herunder ved etablering af offentlige toiletter.	Drift				
			Anlæg	21.750			
Ø7	Forskønnelse af vejrabatter	Forskønnelse af vejrabatter	Drift	3.000	3.000	3.000	3.000
			Anlæg				
Ø8	Udfordringer på parkeringsområdet – ændringer i aktivitetsniveauet	Udfordringer på parkeringsområdet – ændringer i aktivitetsniveauet	Drift	14.069	21.071	17.587	23.740
			Anlæg				



17-04-2013 16:14

Etablering af fast maratonrute (Ø1)

Baggrund

Fra løbere og motionister er rejst ønske om, at der findes en fast markeret løberute gennem byen i en maratondistance. Der findes allerede et rutenet i den nordlige del af byen, kaldet "Den Grønne Puls". Dette løbenetværk dækker ikke hele byen og har ikke maratondistancen. Løberuter kan være incitament for flere til at løbe mere og længere og dermed højne sundheden.

Indhold

Der vil kunne laves en fast markeret maratonrute i København med en rute der følger byens udkant gennem størstedelen af byens parker og naturområder. Maratonruten vil derfor gå gennem følgende områder: Vigerslevparken, Damhusengen, Krogebjergparken, Vestvolden, Utterslev Mose, Emdrup Sø, Kolonihaveparken, Lersø Park Allé, Fælledparken, Kastellet, Christianshavns Vold, Amager Strand, Greisvej, Amager Fælled og Valby parken.

Med denne rute vil det være muligt at nå 42,195 km som er definitionen af en maratonrute.

En rute skal markeres med "fodspor" eller anden markering for hver 50 m. Derudover bør der findes drikkeposter for hver 5 km og 2- 3 pause-stationer med mulighed for udstrækning og ophold.

De økonomiske konsekvenser

Markeringer på stier og veje bør opstilles så løbere ikke løber ad forkert rute. En markering for hver 50 m, altså ca. 900 markeringer á 1.000 kr./stk. bør etableres.

Derudover er drikkeposter en klar fordel, så løbere får mulighed for at indtage nødvendig væske. En post for hver 5 km vil skabe behov for ca. 9 nye drikkeposter.

Hvis en maraton rute skal blive en succes er det nødvendigt at markedsføre ruten. Det kan ske på hjemmesider og i forbindelse med øvrige løbearrangementer, uddeling af bykort eller lignende.

Skønnede etableringsudgifter:

Markeringer:	900 x 1000 kr.	900.000,-
Drikkeposter:	9 x 150.000 kr.	1.350.000,-
Udstrækningsmuligheder	3 x 500.000 kr.	1.500.000,-
Projektledelse, byggeledelse, rådgivning (Forprojektering)		600.000,-
Ombygning af krydsning ved veje		300.000,-
I alt		<u>4.650.000,-</u>

Sagsbehandler
Ole Suadicani

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Afledte driftsudgifter i perioden 2014-2016

Vedligeholdelse af markeringer	450.000,-
Tilbagevendende Information, arrangementer og markedsføring	150.000,-
I alt	<u>600.000,-</u>

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Programmering, rådgiverudbud projektering	100	400	100		100*
- Anlæg		2.025	2.025		
Anlægsudgifter i alt	100	2.425	2.125		
Heraf til KEjd					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligeholdelse		150	150	150	
- Markedsføring og information		50	50	50	
Serviceudgifter i alt		200	200	200	

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2013 udmøntes med godkendelsen af overførselssagen i Borgerrepræsentationen.

Tidsangivelse

Tabel 3. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Programmering (Forprojektering afsluttet)	marts 2014 – juni 2014
Rådgiverudbud projektering (Udbud gennemført)	juli 2014 – november 2014
Anlægsbevilling givet	december 2014
Entrepriseudbud gennemført	Januar 2015 – marts 2015
Opførelse igangsat	maj 2015
Opførelse afsluttet	december 2015
Facilitet ibrugtaget	marts 2016

Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

Der er ikke afsat midler på området tidligere.



Sandkaj - Byens nye solbeskinnede promenade og havnebad (Ø2)

17-04-2013 16:14



Sagsbehandler
Martin Thue Jacobsen

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

Baggrund

Den sydvendte Sandkaj er Indre Nordhavns hovedpromenade og en meget vigtig brik i udviklingen af Århusgadekvarteret.

Lokalplanen muliggør både et større og et mindre projekt for Sandkaj. Det mindre projekt indeholder en lille brygge på 5 meter, hvilket betyder, at der er meget begrænsede muligheder for ophold og ingen adgang til vandet. Hvis det mindre projektet anlægges, vil det både vanskeliggøre projektet og betyde en markant fordyrelse. Det vil være hensigtsmæssigt, at anlægge promenaden i forbindelse med opførelsen af boligerne langs med promenaden og ikke efterfølgende.

Det større projekt indeholder en 17 meter bred promenade, der er indrettet med faste opholdsarealer, beplantning og faciliteter, der understøtter et varieret havne- og badeliv.

Det har til d.d. ikke været muligt at skaffe private midler til realiseringen af Sandkaj. Af byudviklingsaftalen for Århusgadekvarteret fremgår det, at såfremt det inden udgangen af september 2012 lykkes at finde finansiering til anlægget af et havnebad, påtager By & Havn sig at oprense Nordbassinet og anlægge et ambitiøst havnebad frem for minimumsprojektet i lokalplanen.

Indhold

Sandkaj er tænkt som Indre Nordhavns primære promenade med en stor grad af offentlighed. Promenaden er orienteret mod syd, og det er derfor et af de mest oplagte steder at opholde sig i Århusgadekvarteret. Det foreslås derfor, at det større projekt realiseres, og at Københavns Kommune finansierer projektet.

Sandkaj har potentiale til at blive en ny bred offentlig promenade med en attraktiv havnepark, der vil tiltrække mennesker og aktiviteter fra et stort opland, herunder fra Østerbro og Nørrebro. Havnebadet vil virke som en attraktion i Nordhavn og medvirke til at skabe sammenhæng mellem den eksisterende by og den ny bydel.

Promenaden skal tilbyde et varieret udbud af rekreative muligheder med fokus på havnebad, vandaktiviteter, solbadning og gåture. For at opnå den ønskede anvendelse af promenaden, skal den eksisterende kajkant udvides.

Sandkaj skal skabe lettere adgang til vandet, og vil blive den væsentligste promenade i området, der vil skabe rammerne for et havnebad og andre vandrelaterede funktioner.

Sandkaj er samtidig et vigtigt led i en større byrumstrategi for Nordhavn og indgår som en vigtig del af Handlingsplan Nordhavn.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Forprojektering	7.000				7.000*
- Udførelsen		23.000	20.000		
Anlægsudgifter i alt	7.000	23.000	20.000		7.000*
Heraf til KEjd					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift			1.800	1.800	
Afledte serviceudgifter i alt			1.800	1.800	

Note: *-markeringer betyder at bevillingen i 2014 udmøntes med godkendelsen af overførselssagen i Borgerrepræsentationen.

Den afledte drift er renhold og vedligeholdelse af området. Det kan eventuelt aftales på et senere tidspunkt, at By & Havn kommer til at stå for driften. Dette vil komme til at fremgå af byudviklingsaftalen for området.

Tidsangivelse

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	marts 2014
Udbud gennemført	september 2014
Anlægsbevilling givet	september 2014
Anlægsbevilling overført til KEjd	-
Opførelse igangsat	Juni 2015
Opførelse afsluttet	december 2016
Facilitet ibrugtaget	december 2016

Drift

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

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

Beskæftigelse

Budgetønsket vil påvirke beskæftigelsen positivt, især på grund af anlægsprojektets størrelse. Der forventes en beskæftigelseseffekt på ca. 65 årsværk i forbindelse med anlæggelse af promenaden og 2,3 årsværk løbende for driften.



Trafiksikkerhed og skoleveje frem til 2020 (Ø3)



Baggrund / Formål

Perioden for Københavns Kommunes seneste Trafiksikkerhedsplan er netop udløbet. Alle midler til systematisk uheldsbekæmpelse er disponeret til konkrete trafiksikkerhedsprojekter og finansiering af Program Sikre Skoleveje det store skolevejsprogram slutter med udgangen af 2013.

Den seneste HOD måling viser, at tryghed og sikkerhed er det næstvigtigste forvaltningsområde, og der er derfor brug for en fortsættelse af disse vigtige kerneydelser.

Et permanent løft af driftsrammen vil sikre, at også de kommende skolebørn vil blive hjulpet til at blive sikre, trygge og kompetente trafikanter, der frit kan bevæge sig rundt i byen og være ambassadører for byens grønne mobilitet og vækst.

Arbejdet knytter sig ikke til bestemte bydele.

Indhold /Effekt

Forvaltningen har netop færdiggjort en ny trafiksikkerhedsplan, der sætter mål om at antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken skal være reduceret med 50 % inden udgangen af 2020.

De første 2 vigtige indsatser er

1. et permanent løft af driftsrammen på 5 mio. kr. årligt til at fortsætte aktiviteterne for sikre skoleveje og udviklingen af kompetente børn – herunder finansiering af de nuværende anlægsfinansierede stillinger i Program Sikre Skoleveje.

Arbejdet omfatter foruden fysiske ombygninger også en kampagneindsats (Skolestart, Alle børn cykler osv.) og en indsats for bedre trafikundervisning. Programmet arbejder tæt sammen med BUF om at finde løsninger, der kan skabe trygge og sikre skoleveje i forbindelse med de fortsatte strukturændringer og udvidelser, der sker på skole og institutionsområdet. Ligeledes arbejder programmet tæt sammen med BUF om udvikling af trafikundervisningen, så den bliver mere innovativ og helhedsskabende, og om at inddrage børn i forbindelse med byudviklingen som en særlig gruppe af borgere, der også skal have indflydelse.

2. En anlægsbevilling på 3x 20 mio. kr. til systematisk uheldsbekæmpelse (sortpletarbejde)

Københavns Kommune har i mange år udpeget og ombygget de mest uheldsbelastede kryds og strækninger for at forbedre trafiksikkerheden, og der er stadig resultater at hente ved metoden. I den seneste trafiksikkerhedspakke viste de samfundsøkonomiske beregninger tilbagebetalingstider på under to år. En investering på 20 mio. kr. skønnes at kunne forebygge 22 uheld med i alt 8 alvorligt tilskadekomne hvert år. Forvaltningen ønsker, at aktiviteten udføres årligt og forventer, at konkrete ombygninger vil kunne stå færdigt inden for to år efter udpegning.

Med en investering på 3x 20 mio. kr. til ombygning af de farligste kryds og strækninger forventes også rundkørslen på Ørestads Boulevard ved Grønjordsvej at blive prioriteret. Rundkørslen er meget utryk for specielt cyklister, og en ombygning til et signalanlæg vil forbedre tryghed og dermed understøtte målet om at blive verdens bedste cykelby.

Herudover skal vejstrækningen Gadelandet i Husum, og forlængelsen Storegårdsvej, der er Husums mest problematiske vejstrækning gøres mere sikker. Konkret skal der etableres 2 nye overgange med støttepunkter, de eksisterende overgange 4 steder på Gadelandet og Storegårdsvej skal optimeres, der skal opstribes cykelbaner på strækningen og endelige skal der etableres anlæg af hastighedsdæmpende foranstaltning et enkelt sted. Til disse forbedringer afsættes særskilt anlæg 4 mio. kr. i 2014.

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 enerel Trafiksikkerhed	20.000	20.000	20.000		20.000*
- Forprojektering Gadelandet	300				*
- Anlæg Gadelandet	3.700				*
Anlægsudgifter i alt	24.000	20.000	20.000		
Heraf til KEjd					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift (varigt)	5.000	5.000	5.000		
-					
Afledte serviceudgifter i alt	5.000	5.000	5.000		

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

Tabel 2. Tidsangivelse for anlægsprojekt

	Måned og år
Forprojektering afsluttet	Januar 2014
Godkendelse TMU/BR	Marts 2014
Udbud gennemført	September 2014
Opførelse igangsat	Januar 2014
Opførelse afsluttet	august 2015
Facilitet ibrugtaget	november 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

- Udfordringer med samarbejdspartnere. Der kan opstå modsatrettede interesser længere henne i projektet.
- Da det er et nyt koncept, der udvikles og anlægges er der risiko for, at der kan opstå uforudsete risici.
- Udfordringer med tekniske løsninger.
- Dårlige vejrforhold.
- Ændringer som følge af borgerdialog og klagesager.
- Beboerdemokrati for almennyttige boliger – beboerne er i mod projektet.



Løft til toiletområdet – udvikling af mere fleksible løsninger og bedre understøttelse af udelivet i sommerhalvåret (Ø4)

4. april 2013
Sagsbehandler
Josefine Fridlund



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	Nej
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

Baggrund

Implementeringen af Københavns Kommunes toilethandlingsplan 2010 er for længst gennemført, men der er stadig flere steder i byen, hvor borgere og erhvervsliv er belastet af urinering mv. i porte, på gader og pladser, i hegn etc. Urinering er først og fremmest et problem i sommerhalvåret og det mest belastede område er Indre By – som i forvejen er belastet af stadig mere intensiv udnyttelse.

Indhold /Effekt

1. Der ønskes udviklet en let, robust og flytbar toiletenhed til både damer og herrer, som kan placeres ud i sommerhalvåret på pladser, ved indgangen til parker mv. og som er billig i drift (det skal bl.a. kunne drives uden el-tilførsel.) Budgetønsket giver mulighed for udvikling og fremstilling af 5 enheder + estimeret årlig drift. De transportable enheder vil kunne være en betydelig lettelse for borgere og virksomheder i de dele af byen, hvor udelivet i sommerhalvåret er en stor belastning. Eksempler på mulige placeringer af fremtidens sæsontoilet kunne være Højbro Plads, Nytorv, Øster allé, Sønder Boulevard, den Røde Plads, Sløjfen ved Svanemølle station.(Anlæg

2,5 mio. kr. i 2014 og 2,5 mio. kr. i 2015 og 0,5 mio. kr. i årlige driftsomkostninger fra 2014 og frem)

2. Med øget udeliv ved Svanemølle Stranden er der behov for yderligere offentlige toiletfaciliteter i området. Derfor foreslås, at der opstilles 2 ubemandede toiletenheder til imødekommelse af behovet omkring Svanemøllen Station mv. (2,5 mio. kr. i anlæg og 300.000 kr. årligt til driftsomkostninger fra 2014 og frem.)

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Udvikling af let og robust toilethed samt produktion af 5 stk. til diverse placeringer	5.500				1.000*
- Etablering af 2 Danfoenheder Svanemølle Station	2.500				1.000*
Anlægsudgifter i alt	8.000				2.000
Heraf til KEjd	0	0	0	0	
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift	800	800	800	800	
-					
Afledte serviceudgifter i alt	800	800	800	800	

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	15.2.2014
Udbud gennemført	30.6.2014
Anlægsbevilling givet	1.1.2014
Anlægsbevilling overført til KEjd	-
Opførelse igangsat	15.8.2014
Opførelse afsluttet	1.12.2014
Facilitet ibrugtaget	1.12.2014

*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

Risiciene er små. De nye toiletenheder vil blive udviklet med afsæt i en enhed, som forvaltningen er i færd med at udvikle til brug på Indre Vesterbro. Selve toilettet fremstilles på fabrik og det egentlige anlægsarbejde begrænser sig til montering og tilslutning på lokationerne.

Tidligere afsatte midler

Ved budgetaftalen 2013 blev det aftalt, at afsætte 1 mio . kr. til tiltag til fremme af tilgængeligheden på de eksisterende toiletenheder.

Dette budgetforslag har ingen sammenhæng med de aftalte midler i 2013 aftalen (som var affødt af møde med handicaprådet (Æ7 - Handicapsekretariat og toiletter).

Tabel 2. Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
Budgetaftale 2013:			1.002		
Afsatte midler i alt					
Heraf forbrugt			0		

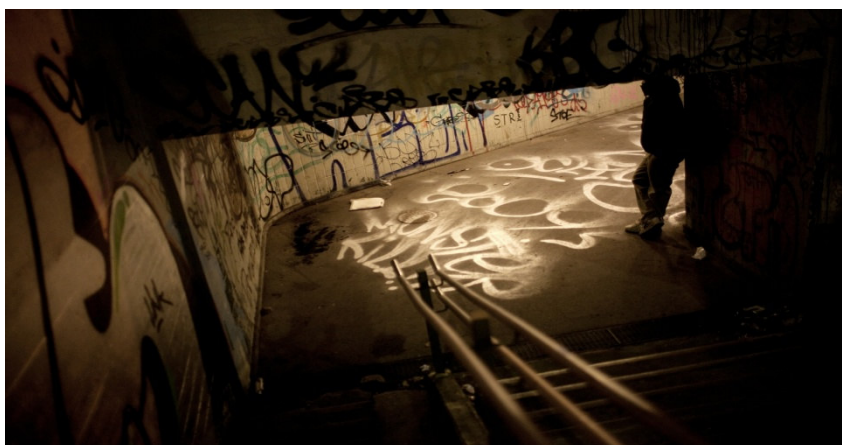


Tryghedspulje til straks-indsats for tryghedsfremmende tiltag (Ø5)

25-03-2013 11:29

Kort reaktionstid på udbedring af slitage og hærværk skal bidrage til at genetablere trygheden i byens rum.

Sagsbehandler
Henrik Lyng
Sara Katrine Nissen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

Baggrund

At reagere på identificerede tryghedsproblemer i byens enkelte områder og udvise konkret handlekraft ved en hurtig iværksættelse af de nødvendige forbedringer/forandringer vil ikke alene være betydningsfuldt for trygheden i det fysiske miljø, men vil også styrke borgernes tillid til den kommunale tryghedsindsats.

Teknik- og Miljøforvaltningen gennemfører tryghedsvandring på udvalgte steder i de seks udsatte byområder. Tryghedsvandringerne gennemføres i samarbejde med de almene boligorganisationer, grundejere, lokaludvalg, politi, samt evt. områdets borgere. På vandringerne identificeres en række mindre fysiske forhold, som er med til at skabe utryghed hos dem, der bor og arbejder i området.

Der er ikke afsat midler til at eksekvere på de påpegede problemstillinger. Hidtil har forvaltningen løst problemet ved at søge midler i forbindelse med budgetforhandlingerne til konkrete tiltag eller ved at finde ekstra midler i forskellige puljer.

Erfaringerne fra tryghedsvandringerne er, at der er i almindelighed er tale om mindre fysiske forandringer og forbedringer, som ikke er omfattet af den almindelige drift og vedligehold. F.eks. utilstrækkelig belysning eller steder der har været udsat for uforholdsmæssigt stærkt slitage eller hærværk og fremstår i en standard der signalerer ”opgivet område”. Eller der kan være tale om beplantninger, der med fordel kunne udtyndes og beskæres for at skabe overblik og gennemsigtighed.

Indhold

Der etableres en tryghedspulje for en 3-årig forsøgsperiode. Puljen skal sikre en kort reaktionstid, fra der identificeres et fysisk problem, som bidrager til utryghed, til dette konkrete problem er afhjulpet. En tryghedspulje til udbedring af nødvendige forbedringer og forandringer de aktuelle steder vil imødekomme kommunens tryghedsfremmede intentioner.

De økonomiske konsekvenser

Table 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Anlæg af identificerede fysiske problemer	2.000*	3.000	3.000		2.000*
Anlægsudgifter i alt	2.000	3.000	3.000		2.000*
Heraf til KEjd					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift					
-					
Afledte serviceudgifter i alt					

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

Flere forvaltninger/udvalg

Puljen forankres i TMF, som har ansvaret for Tryghedsvandringerne. TMF sikrer samarbejdet med tryghedsskabende initiativer under Sikker By.

Tidligere afsatte midler

Der har ikke tidligere været afsat midler til ovennævnte formål ud over til konkrete initiativer.



Kvalitetstilkøb til Cityringen, forpladser (Ø6)

Kvalitetstilkøbene vil øge drifts- og bylivskvaliteten af de 14 stationsforpladser, som anlægges i forbindelse med Cityringen, herunder ved etablering af offentlige toiletter.



Baggrund / Formål

Metroselskabet har i samarbejde med forvaltningen udarbejdet projektforslag for de 14 stationsforpladser. Projektforslagene kan realiseres inden for den i Metroprojektet afsatte økonomiske ramme til etablering af forpladser tillagt det byrumstilkøb, som Borgerrepræsentationen besluttede i Budgetaftale 2012.

I forbindelse med udarbejdelsen af projektforslagene er der imidlertid identificeret en række kvalitetsmæssige valg, som ikke kan rummes inden for budgettet. Disse tilkøb er ikke en forudsætning for projekternes realisering, men vil kunne øge kvaliteten i forhold til drift og byliv.

Indhold /Effekt

Kvalitetstilkøbene kan opdeles i nedenstående to kategorier.

Driftskvalitet

Tilkøbene vil bl.a. medvirke til at reducere udgifterne til drift af belægninger samt sikre optimale pleje- og vækstvilkår for træerne, der plantes, herunder til udvidelse af det rodvenlige bærelag for træerne i krinsen på Kongens Nytorv.

Bylivskvalitet

Tilkøbene vil forbedre projekterne i forhold til den arkitektoniske og brugsmæssige værdi, f.eks. i forhold til siddemuligheder, overdækket cykelparkering, tilgængelighed og offentlige toiletter.

De økonomiske konsekvenser

Tabel 1. Anlægsudgifter og afledte serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017	*
<i>Anlæg:</i>					
- Anlæg inkl. projektering, administration, tilsyn og risikotillæg	21.750				
-					
Anlægsudgifter i alt	21.750				
Heraf til KEjd					
<i>Afledte serviceudgifter:</i>					
- Vedligehold og drift					
-					
Afledte serviceudgifter i alt					

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



Forskønnelse af vejrabatter (Ø7)

Baggrund

Det grønne indtryk af København kan forbedres, når man færdes i byen, ved gøre de mere end 2.000 vejrabatter frodigere med flere blomster og løg. Og samtidig intensiverer driften med flere slåninger om året end de nuværende to.

Indhold

Forskønnelsen kan ske ved at lægge løg i græsset, ved at lave større beplantede arealer med stauder der kan drives ekstensivt og ved en differentieret græsslåning.

Løg kan eksempelvis være forårsløg som krokus, påske- og/eller pinseliljer, stauder kan være f.eks. engelsk græs eller løvefod og den differentierede græsslåning kan være en prioritering af enkelte rabatter, hvor man plejer græsset intensivt med gødskning og hyppig græsslåning.

Hvor i byen rabatterne kan forskønnes, vil afhænge af en nærmere analyse og vurdering af trafikmængde, levevilkår (- især negativ påvirkning fra salt) og æstetiske overvejelser.

Både projektforberedelse og udførelse vil kunne ske ved egen driftsorganisation.

De økonomiske konsekvenser

Der søges om 3,0 mio. kr. i 2014 og frem til forskønnelse af vejrabatter som en varig bevilling.

Tabel 1. Serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017
<i>Serviceudgifter:</i>	3.000	3.000	3.000	3.000
Serviceudgifter i alt	3.000	3.000	3.000	3.000

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	



Udfordringer på parkeringsområdet – ændringer i aktivitetsniveauet (Ø8)

Baggrund

I forbindelse med indgåelsen af den politiske aftale om en parkeringsstrategi for København i 2005 blev der opstillet en række forudsætninger og principper for den løbende regulering af de samlede indtægter fra parkeringsområdet. Disse forudsætninger og principper er stort set alle over tid blevet udfordret af den generelle udvikling i byen, trafikken og samfundet som helhed.

Indhold

En af de store udfordringer med den løbende regulering af indtægtsdannelsen på parkeringsområdet har hidtil været forskellen mellem prisfremskrivningen af henholdsvis det samlede indtægter fra betalingsparkeringen og den faktiske prisfremskrivning af de takster, der skal betales ude ved automaterne. Indkaldelsescirkulæret for 2014 er udfordringen med prisfremskrivningen håndteret fra 2014 og frem, mens udfordringen i 2013 er håndteret i overførselssagen 2012-2013.

Herefter udestår der flere andre udfordringer, der alle påvirker indtægterne i negativ retning.

Aktivitetsniveauet i samfundet har generelt været faldende siden finanskrisen for alvor satte ind i 2008. Trafikintensiteten er reduceret og antallet af biler, der kører ind i betalingsområdet er ligeledes faldende – der sælges færre parkeringsbilletter og indtægterne fra betalingsparkering er stagnerende i løbende priser og faldende målt i faste priser (renset for takststigninger).

Et lavere aktivitetsniveau har konsekvenser for hele parkeringsområdet, hvilket viser sig på forskellig vis.

Budgetreguleringer som konsekvens af nedlæggelse og oprettelse af P-pladser sker efter en matematisk model baseret på den gennemsnitlige indtægt pr. p-plads i hver af de 3 betalingszoner. Denne metode modsvarer meget sjældent de faktiske forhold ude i gadebilledet, hvor der opleves en generel aktivitetsnedgang, som ikke medregnes i budgetønskerne. Med et faldende aktivitetsniveau medfører en bruttotilgang af parkeringspladser i den blå zone alene til bedre plads til beboerparkering – og genererer dermed ikke til flere indtægter. I tider med økonomisk fremgang ville pladserne blive udnyttet mod betaling i dagtimerne – i dag står de langt hen af vejen tomme, når beboerne ikke benytter dem.

Midlertidigt nedlagte p-pladser er en meget stor udfordring. Der er aktuelt nedlagt 657 pladser - hovedparten i den røde og i den grønne zone i forbindelse med Nørre Vold projektet og Metroarbejderne.

Sagsbehandler
Ole Isgaard

Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet	
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	

København er aktuelt præget af mange store byggeprojekter, der i ganske betydeligt omfang midlertidigt reducerer antallet af især attraktive parkeringspladser midt i byen. Indtægtsbudgetrammen reguleres ikke for disse midlertidige nedlæggelser uagtet, at de reelt indebærer en ganske markant reduktion i indtægtsgrundlaget.

For de pladser, der er midlertidigt nedlagt som følge af metrobyggeriet (396) gælder det dels, at hovedparten af pladserne er nedlagt helt frem til 2018 dels, at langt de fleste pladser ikke vil genopstå efter byggeriets afslutning.

Det er vigtigt at understrege, at oprettelse/nedlæggelse af p-pladser ikke i sig selv giver flere eller færre parkerede biler. I forhold til de p-pladser, der er aktuelt er nedlagt gælder det dog, at alle nedlæggelserne i rød zone (217) og hovedparten af nedlæggelserne i grøn zone (330) er så attraktive, at de – hvis de var til rådighed – ville blive anvendt mindst svarende til de gennemsnitlige belægningsprocenter for fuldt betalende biler.

Det er nærliggende at antage, at en del af de parkeringer, der ikke finder sted på de midlertidigt nedlagte parkeringspladser, flytter til andre pladser i nærheden. Det sker antagelig også i et vist omfang, men der er også grund til at antage, at en del bilister enten vælger bilen fra, når de skal ind i midtbyen eller helt holder sig væk som følge af besværet med at komme frem i den opgravede byen.

De økonomiske konsekvenser

Den resterende fremadrettede indtægtsudfordring bør løses, idet der ellers også fremover årligt vil opstå en negativ difference mellem indtægtsramme og de faktiske indtægter fra betalingsparkering. Forvaltningen har kun en meget begrænset indflydelse på størrelsen af indtægterne fra betalingsparkeringen – det er reelt bilisternes vilje til og ønske om at parkere, der bestemmer indtægterne størrelse.

Finansieringen af indtægtsstab på betalingsparkering løses over en mindre regulering af bloktilskuddet (jf. lovgivningen på området). Finansieringen over bloktilskuddet vil imidlertid ikke ændre konsekvenserne for Teknik- og Miljøforvaltningens servicemåltal, hvilket betyder, at denne difference skal håndteres.

I tabellen nedenfor ses udviklingen i indtægter og budgetramme og de deraf afledte effekter.

	2013	2014	2015	2016	2017
Indtægter, forventet	382.824	383.971	394.170	396.298	411.773
Rammer, beregnet	394.798	401.904	409.138	416.503	424.000
Afvigelse	-11.974	-17.933	-14.968	-20.204	-12.226
Korrektion takst/pl 1)	-4.099	-6.067	3.126	-5.221	8.234
Akk. Korrektion takst/pl		-10.058	-7.094	-12.330	-4.352
Netto udfordring	-11.974	-11.974	-17.933	-14.968	-20.204

Note 1) 2014-2017 fremgår af indkaldelsescirkulære 2014

Som det ses udgør indtægtsudfordringen afledt af det ændrede aktivitetsniveau mellem 12 og 20 mio. kr. i perioden fra 2014 til 2017. Beregningen bygger på det eksisterende aktivitetsniveau og det antal parkeringspladser, der aktuelt er til rådighed i hver af de 3 betalingszoner.

Tabel 1. Serviceudgifter

1.000 kr. – 2014 p/l	2014	2015	2016	2017
<i>Parkering</i>	14.069	21.071	17.587	23.740
Serviceudgifter i alt	14.069	21.071	17.587	23.740

Tabel 2 Afsatte midler på området i tidligere aftaler:

1.000 kr. (løbende p/l)	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Budgetaftale 2010:</i>					
<i>"Kickstart København":</i>					
<i>Budgetaftale 2011:</i>					
<i>"KBH i Vækst"</i>					
<i>Budgetaftale 2012:</i>					
<i>Overførselssag 2012-2013</i>			12.000		
<i>Budgetaftale 2013:</i>					
Afsatte midler i alt			12.000		
Heraf forbrugt			12.000		