



## DAGSORDEN

for mødet den 27.04.2011, kl. 15:00 i Rådhuset, 1. sal, værelse 51

1.	Godkendelse af dagsorden	1
2.	Broåbningspolitik - efter høring (2011-13138)	2
3.	DSB-arealet, placering og størrelse af forboldbane (2011-40044)	5
4.	Drikkefontæner, anlægsbevilling (2011-44161)	8
5.	Cityringen, tilkøb stationsforpladser (2011-15303)	10
6.	Metrostation Københavns Hovedbanegård, Cityringen (2011-43770)	13
7.	Metrostation Enghave Plads, Cityringen (2011-43755)	15
8.	Startredegelse "Nokken" (2011-44416)	17
9.	Høringssvar vedrørende Forslag til Kommuneplan 2011 (2011-44004)	20
10.	Strategi for parkering under udbygningsperioden i Ørestad Syd og Ørestad City. (2011-48367)	22
11.	Dispensation fra lokalplan til midlertidig terrænparkering i Ørestad Syd (2011-46547)	25
12.	Bylivsregnskab 2010 (2011-43656)	27
13.	2. behandling af budget 2012 (2011-48556)	30
14.	Disponering af TMU's ledige anlægsmidler (2011-48156)	34
15.	Takstoversigt for affaldsgebyrer 2011 (2011-36514)	37
16.	Cykelstrategi 2011-2025 (2011-47320)	40
17.	Strategisk miljøvurdering af anbefalet rutenet (2011-16352)	42
18.	Chaufførpanel (2011-32325)	46
19.	Udmøntning af midler til busløsning på Frederikssundsvej (2010-178838)	48
20.	Beslutning om takster for skræbilletter udenfor betalingsområdet (2011-33925)	50
21.	Medlemsforslag om udvidet åbningstid på genbrugsstationer (2010-163867)	52
22.	Studietur for Teknik- og Miljøudvalget i 2011 (2010-163867)	53
23.	Navngivning af ny plads mellem Kalvebod Brygge, Puggaardsgade og Hambrosgade (2011-46144)	55
24.	Proces vedr. ikke tilladte bannerreklamer samt niveau for afgifter (2011-45066)	57
25.	Bannerreklamer på Axelborg (2011-48354)	60
26.	Drøftelse af svingforbud i forbindelse med ombygning af Vester Voldgade (2011-51401)	62
27.	Sager til orientering	63
28.	Meddelelser fra borgmesteren	64

29.	Eventuelt	65
30.	Opfølgingsredegørelse i forbindelse med forvaltningens kvalitetskontrakt (2010-36512)	66
31.	Indstilling om statslige havvindmøller og låneramme (2011-30027)	68
32.	Iværksættelse af offentlig høring af forslag til revideret jordregulativ (2011-34676)	71
33.	Bryggerampen - cykelforbindelse ved Fisketorvet (2010-9238)	73
34.	Kalvebod Bølge, ekstra midler (2011-34795)	75
35.	Nørrebro Cykelrute Rantzausgade-Jagtvej, CP IV (2011-34044)	77
36.	Frigivelse af anlægsbevilling, Fornyelse af Fælledparken, kastebanen (2011-40163)	80
37.	Frigivelse af anlægsbevilling, Fornyelse af Fælledparken, Trafiklegepladsen (2011-23876)	82
38.	Udvælgelse af område til ansøgning om områdefornyelse 2012 (2011-43325)	84
39.	Lokalplanforslag Niels Bohr Science Park (2011-43932)	87
40.	Godkendelse af revideret handleplan til inklusionspolitikken 2011-2014 (2011-42706)	91
41.	Indtægtsbevilling til elbilprojekter (2011-29685)	94
42.	Forbedret kapacitet på buslinie 150S (2011-34917)	97
43.	Afklaring af garantier for placering af skulpturen 'Slægt løfter slægt' (2011-35936)	99



## 1. Godkendelse af dagsorden



## 2. Broåbningspolitik - efter høring (2011-13138)

Broåbningspolitikken har været i høring og skal på den baggrund godkendes. Der skal videre træffes beslutning om etablering og finansiering af en vagtorganisation i kommunalt regi.

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at den reviderede broåbningspolitik, jf. bilag 1, vedtages endeligt med de forslag til justeringer, der fremgår af bilag 3 således, at udgifterne til den fremtidige drift af en vagtorganisation i Teknik- og Miljøforvaltningen, jf. bilag 5, indgår i budgetforhandlingerne for Budget 2012.
2. at der frigives en anlægsbevilling på 1,8 mio. kr. i 2011 til etablering af IT-system, VHF og video, jf. bilag 5, på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.22.01.3. Midlerne fremrykkes fra Teknik- og Miljøudvalgets ordinære anlægsramme i 2015. Midlerne fremrykkes i sagen Anlægsoversigt, som forventes behandlet af Borgerrepræsentationens møde den 26. maj 2011.
3. at udgifterne til drift og vedligehold af broer, der overtages og bygges, jf. bilag 6, indgår i budgetforhandlingerne for Budget 2012.

### PROBLEMSTILLING

Efter endt høringsproces vedrørende broåbningspolitik for broerne i Københavns Havn anbefaler Teknik- og Miljøforvaltningen en revideret broåbningspolitik, jf. bilag 1.

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

### LØSNING

Teknik- og Miljøudvalget godkendte 13. december 2010, at forslag til broåbningspolitik for broerne i Københavns Havn blev sendt i høring. På mødet blev der vedtaget et ændringsforslag til forvaltningens indstilling vedrørende åbningstid for Christianshavns Kanal og mulighed for dispensation til broåbning efter kl. 24 i forbindelse med kulturelle aktiviteter. De besluttede ændringer er indgået i høringen.

Høringen sluttede den 14. februar 2011. Listen over indsigere samt resumé af svarene forefindes i bilag 2 og 4. Forslaget til broåbningspolitik blev sendt i høring med direkte mail til relevante myndigheder, byens lokaludvalg samt havnens interessenter, organisationer og foreninger, og har desuden været offentligt tilgængeligt på kommunens høringsportal. Der er indkommet 41 høringssvar.

Høringssvarene er blandede; en del benytter broåbningspolitikken til at fremføre modstand mod projektet for bro over Christianshavns Kanal og forholder sig udelukkende til den del af broåbningspolitikken. Andre er positive overfor politikens indhold. Otte lokaludvalg har svaret, de er generelt positive eller neutrale overfor forslaget. Christianshavns Lokaludvalg har udtalt sig imod forslaget.

Samlet fokuserer svarene hovedsageligt på sikkerhed og trafikafvikling, åbnings- og spærretider, prispolitik samt politikens gyldighedsperiode. Desuden indeholder mange af svarene konkrete forslag

til ændringer, særligt vedrørende åbnings- og spærretider samt afgrænsning af de foreslåede sæsoner. Der er redegjort for svarene og Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger hertil i bilag 3.

Forvaltningen vil på baggrund af de indkomne svar og konkretiseringen af vagtordningen foreslå følgende ændringer af politikken, jf. bilag 3:

- Afskaffelse af begrebet mellemsæson, så der kun opereres med høj- og lavsæson.
- Udvidelse af højsæsonen, så den strækker sig fra 1. april til 31. oktober.
- Udvidelse af åbningstiden i lavsæsonen til kl. 08:00-22:00 på alle dage.
- Udvidelse af åbningstiden for broerne i Christianshavns Kanal og Trangraven samt Proviantmagasingraven om morgenen i højsæsonen, så der åbnes fra kl. 06:00 på alle dage.
- Ændrede spærretider for den ny bro over Inderhavnen, så de følger broerne i Christianshavns Kanal
- Lempede spærretider og udvidede åbningstider for Teglværksbroen
- Afskaffelse af spærretider for Cirkelbroen

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

Med udgangspunkt i de overordnede rammer for åbningstider, spærretider og betaling for broåbninger, som beskrives i broåbningspolitikken, fik forvaltningen i 2010 udarbejdet en beskrivelse af kravene til en sådan organisation samt en vurdering af udgifterne forbundet hermed. På den baggrund har Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejdet oplæg til en kommunalt forankret organisation, jf. bilag 5.

## ØKONOMI

En kommunalt forankret organisation i Center for Parkering til betjening af broåbninger foreslås implementeret over 3 faser som følgende (bilag 5):

1. Etablering af basisorganisation, som kan varetage betjeningen af broåbninger fra 24. januar 2012. Dette skal ske i 2011, og forudsætter, at der til afholdelse i resten af 2011 afsættes 1,8 mio. kr. i anlægsudgifter hertil.
2. Udvidelse af basisorganisation til at kunne varetage betjening af de planlagte broer over Inderhavnen, Christianshavns kanaler og Proviantmagasingraven fra primo 2013, hvor de forventes at stå færdige. Dette skal ske i løbet af 2012, og skønnes at udgøre 1,9 mio. kr.
3. De samlede årlige omkostninger til betjening af broåbninger forventes herefter at udgøre ca. 6,3 mio. kr. ved en fuldt bemanded organisation fra 2013, hvor de nye broer forventes at stå færdige

Udgifter til etablering og drift af organisation	2011 (fase 1)	2012 (fase 2)	2013 (fase 3)
Anlægsudgifter	1.771.000		0
Driftsudgifter	341.500	1.859.750	6.337.2250

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

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

Udgifter til drift og	2012 (fase 2)	2013 (fase 3)	2038

<b>vedligehold</b>			
Eksisterende broer	5.086.500	5.086.500	6.821.500
Nye broer		1.625.300	3.925.300
<b>I alt, kr.:</b>	<b>5.086.500</b>	<b>6.711.800</b>	<b>10.746.800</b>

Til sammenligning var udgifterne i 2010 til betjening på 3,5 mio. kr. Udgifter til drift og vedligehold i 2010 var på 4,5 mio. kr. jf. bilag 6.

## **VIDERE PROCES**

Broreglementer for Knippelsbro, Langebro, Bryggebroen og Teglværksbroen ændres, så de er koordinerede og endeligt godkendt af Søfartsstyrelsen ved Københavns Kommunes overtagelse af Knippelsbro og Langebro 24. januar 2012. Broreglementer for de nye broer udarbejdes i forbindelse med anlægsprojekterne.

Teknik- og Miljøforvaltningen har kontaktet By & Havn, Sluselaug, Schifters bådelaug, Bådelaug Halvtolv og Frederiksholmsbroens Brolaug om at indgå samarbejde om at sikre koordinerede åbninger af Slusen og Frederiksholmsbroen med Københavns Kommunes oplukkelige broer. De har alle meldt positivt tilbage.

Der informeres til relevante målgrupper jf. kommunikationsplan i bilag 7.

En kopi af alle høringssvar ligger i Teknik- og Miljøborgmesterens forkontor.

Hjalte Aaberg

/Torben Gleesborg

## **BILAG**

[Bilag 1. Broåbningspolitik for broerne i Københavns Havn](#)

[Bilag 2. Liste over modtagne høringssvar](#)

[Bilag 3. Redegørelse for synspunkter samt bemærkninger](#)

[Bilag 4. Resumé af høringssvar](#)

[Bilag 5. Økonomi og organisering](#)

[Bilag 6. Drift og vedligehold](#)

[Bilag 7. Kommunikationsplan for broåbningspolitikken](#)



### 3. DSB-arealet, placering og størrelse af forboldbane (2011-40044)

Teknik- og Miljøudvalget skal beslutte størrelsen af en ny kunstgræsbane på DSB-arealet på Ydre Nørrebro. Kunstgræsbanen bliver en del af den nye aktivitetspark på arealet.

#### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget beslutter en af nedenstående tre muligheder for banens størrelse:

1. at kunstgræsbanens størrelse på 45x90 meter fastholdes, som da projektforslaget for parken blev vedtaget,

eller

2. at kunstgræsbanens størrelse ændres til en 11-mands bane (65x102 meter) og banen vendes. Dette vil koste 3,2 mio. kr. ekstra i forhold til det oprindelige budget.

eller

3. at kunstgræsbanens størrelse reduceres til en 7-mands bane (51x65 meter).

#### PROBLEMSTILLING

Teknik- og Miljøudvalgets godkendte den 30. august 2010 projektforslaget for den kommende aktivitetspark på DSB-arealet, med den bemærkning at forvaltningen i samarbejde med følgegruppen skulle undersøge muligheden for at gøre fodboldbanen større samtidig med, at den skulle forblive tværliggende.

Siden har der været tilkendegivet mange meninger om fodboldbanens størrelse og placering. Der er desuden nu mere aktuelle ønsker om at opføre bebyggelse på nabogrunden, der støder umiddelbart op til fodboldbanen. Udvalget besluttede på mødet den 7. februar 2011, at forvaltningen skulle udarbejde et fuldt beslutningsgrundlag for fodboldbanen, og fremlægge sagen på ny.

#### LØSNING

Den 30. august 2010 godkendte Teknik- og Miljøudvalget projektforslaget for den kommende aktivitetspark på DSB-arealet, hvor der var indtegnet en kunstgræs-fodboldbane på 45x90 meter. Projektforslaget blev som nævnt godkendt med et ændringsforslag om, at banen i samarbejde med følgegruppen gerne måtte gøres større, men skulle bevares tværliggende. På grund af aktivitetsparkens ydre mål og adgangsforhold, kan banen ikke gøres længere, men den kan gøres bredere.

Parken er udviklet på baggrund af en omfattende borgerinddragelse. Mange borgere har udtrykt ønske om en kunstgræsbane i parken, men størrelsen har ikke været en afgørende faktor. Derimod har det for borgerne været vigtigt med græs, grønne rekreative arealer, træer, planter og vand. En kunstgræsbane skal betragtes som et befæstet areal, der kun kan anvendes til sport. Kunstgræsbanen skal indhegnes for at sikre de øvrige brugere af parken, og der skal opsættes et belysningsanlæg, der sikrer at banen kan anvendes i de sene eftermiddags- og aften timer det meste af året.

Fodboldbanens størrelse har givet anledning til diskussion mellem lokale interessenter, der ønsker en rekreativ og multifunktionel anvendelse af parken, og tilhængere af boldspil, der ønsker at få anlagt en kunstgræsbane til 11-mands-fodbold.

Uanset hvilken banestørrelse der vælges, vil forvaltningen få fodboldbanen og det planlagte byggeri på nabogrunden (se bilag 2) til at harmonere på bedst mulig vis. For at skabe sammenhæng mellem den

nye nabobebyggelse og aktivitetsparken kan det betyde, at fodboldbanen (uanset størrelse) rykkes længere ind i parken og muligvis også vendes for at undgå at afskære kontakten mellem den nye nabobebyggelse og parken.

Teknik- og Miljøforvaltningen har skitseret 3 mulige løsninger på fodboldbanens størrelse. Løsningerne gennemgås nedenfor med en beskrivelse og en kort redegørelse for fordele og ulemper ved den enkelte løsning.

Realdania, der medfinansierer aktivitetsparken, kan acceptere alle 3 mulige løsninger. Realdania vil dog ikke finansiere forøgede omkostninger til aktivitetsparken.

#### *Fastholdelse af banestørrelsen på 45x90 meter - vendt eller tværliggende bane (Bilag 1 og 2).*

Den første mulighed er at fastholde banen som tidligere godkendt af udvalget på 45x90 meter. De 90 meter er den maximale banelængde, hvis banen fastholdes tværliggende. Denne banestørrelse bifaldes af følgegruppen, der gerne ser så stor en rekreativ park som muligt. Andre fremhæver, at banestørrelsen ikke er anvendelig, da den ikke er godkendt til at afvikle turneringer i 11-mands fodbold, men kun kan anvendes til træning.

Denne bane har ingen økonomiske konsekvenser.

#### *Fuld 11-mands fodboldbane på 65x102 meter - banen vendes (Bilag 2).*

En anden mulighed er at udvide banestørrelsen til en 11-mands fodboldbane. På grund af størrelsen skal banen nødvendigvis vendes. En stor bane vil medføre flere voksne brugere af banen, og dermed flere brugere af banen i det hele taget. Flere brugere vil medvirke til, at der er en større fornemmelse af tryk i parken. Der er ingen andre 11-mands kunstgræsbaner på Nørrebro/Bispebjerg. En turneringsbane vil sandsynligvis i højere grad henvende sig til andre brugere end beboerne på Nørrebro i forhold til de mindre banestørrelser. Tilhængere af den rekreative park fremfører, at en stor kunstgræsbane i parken medfører et mindre restareal med rigtigt græs til afslapning, familiehygge og store arrangementer.

Der er ikke i projektet afsat midler til omklædningsfaciliteter og der kan ikke anlægges parkeringspladser i forbindelse med aktivitetsparken.

En forøgelse af banestørrelsen fra 45x90 til 65x102 koster yderligere 3,2 mio. kr. Hvis 11-mandsbanen vælges, uden der gives tillægsbevilling, vil konsekvensen være, at forvaltningen må skære ned på andre elementer i parken. Da anlægsbudgettet i forvejen er meget lille, vil den resterende park komme til at fremstå uden legeplads, opholdspladser og kun med sparsom beplantning.

#### *Reduceret bane til 7-mands fodbold på 51x65 meter - vendt eller tværliggende bane (Bilag 2).*

Den tredje mulighed er at reducere banens størrelse, så den svarer til en 7-mands fodboldbane. Dette vil give plads til en mere rekreativ park, men stadig med mulighed for at spille fodbold året rundt indtil 12 års alderen.

En mindre fodboldbane vil reducere udgifterne til kunstgræsbane, hegn og belysning med ca. 0,9 mio. kr. Mindreudgiften anvendes til andre elementer i parken. Da anlægget af parken finansieres af både Københavns Kommune og Realdania vil en reduktion af projektøkonomien kun betyde en besparelse for TMF på 0,45 mio. kr.

## **ØKONOMI**

Den nye aktivitetspark udvikles og anlægges i samarbejde med Realdania, som et af tre projekter i Mimergade-kvarteret på Nørrebro. Realdania støtter aktivitetsparken med 8,9 mio. kr. Det samlede budget til aktivitetsparken er på 27,8 mio. kr.



Såfremt Teknik- og Miljøudvalget ønsker at øge banestørrelsen til en 11-mands bane på 65x102 meter, kræver dette en tillægsbevilling på 3,2 mio. kr. Denne tillægsbevilling skal findes før sommerferien 2011 af hensyn til projektets tidsplan

### **VIDERE PROCES**

Når Teknik- og Miljøudvalget har besluttet banestørrelse, vil rådgiverne gå i gang med at projektere aktivitetsparken. Beslutningen skal træffes den 27. april 2011 for ikke at forsinke projektet. Parken forventes færdiganlagt i juni 2012, hvis vintermånederne tillader anlægsarbejde. Hvis det bliver endnu en hård frostvinter forventes parken færdig primo september 2012.

Hjalte Aaberg

/Torben Gleesborg

### **BILAG**

[Bilag 1 - Projektforslaget med banestørrelse på 45x90 meter](#)

[Bilag 2 - Illustration af de 3 mulige fodboldbanestørrelser](#)



#### 4. Drikkefontæner, anlægsbevilling (2011-44161)

Efter at nye drikkefontæner er udviklet og de første lokaliteter er udpeget, søges der om frigivelse af de afsatte midler.

#### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget overfor Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler

1. at der frigives en anlægsbevilling på 2 mio. kr. til opsætning af drikkefontæner i 2011. Midlerne frigives på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær Anlæg, funktion 0.28.20.3.

#### PROBLEMSTILLING

På Teknik- og Miljøudvalgets møde 17. maj 2010 (punkt 3) blev det besluttet, at afsætte kr. 2 mio. til opsætning af et antal drikkefontæner ”i forbindelse med de mest benyttede løberuter i parker og ved større attraktioner”. Disse midler ønskes nu frigivet.

#### LØSNING

Forvaltningen har konstateret, at tidligere ”generationer” af drikkevandsposter ikke har været tilstrækkeligt robuste til at modstå hærverk samt at der har været konstateret driftsproblemer med vandposternes mekanik. Disse udfordringer er nu imødegået gennem udviklingen af en ny type drikkefontæne.

Afsøgningen af egnede lokaliteter finder sted i samarbejde med bl.a. løbeklubber. Viden om løberuter, erfaringer fra tidligere lokaliteter, viden om seværdigheder/attraktioner samt afdækning af igangværende og kommende anlægsprojekter indgår i afsøgningen. Derefter beslutes i samarbejde med forvaltningens driftscenter, hvilke lokaliteter, der er egnede, jf. bilag 1.

Drikkevandsposter opsættes både på eksisterende installationer og på helt nye installationer, som udføres specifikt til denne brug.

#### ØKONOMI

Fontænerne koster kr. 35.000,- pr stk. En ny installation til en fontæne forventes at koste kr. 170.000,-. En komplet fontæne med installation forventes således at koste godt kr. 205.000,-.

Af de 2 mio. kr. forventes, at ca. 200.000 kr. vil gå til interne udgifter. Prisen for montage på eksisterende installationer kendes ikke, men forventes at være forskellig fra installation til installation pga. forskelligt teknisk niveau på installationerne. Forventeligt opsættes der mellem 10-15 fontæner i alt, som beskrevet i det oprindelige opdrag. Det forventes, at projektet vil påvirke forvaltningens driftsøkonomi marginalt.

#### VIDERE PROCES

Den første fontæne opsættes snarest efter pengene er bevilget og resten af fontænerne tages i brug i 2011 efterhånden som anlægsprojekterne færdiggøres. Når fontænerne kommer i funktion, vil forvaltningen udbringe budskabet til de løbeklubber, der i har været med i udviklingsperioden..

Hjalte Aaberg

/Torben Gleesborg

**BILAG**

[Bilag 1, Drikkevandsposter](#)

[Bilag 2, Drikkevandspost illustration](#)



## 5. Cityringen, tilkøb stationsforpladser (2011-15303)

Borgerrepræsentationen skal tage stilling til dispositionsplanerne for Cityringens forpladser herunder tilkøb, der sikrer bedst mulig bus/tog skifte, den nødvendige cykelparkering samt plads til byliv.

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget overfor Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at vedlagte dispositionsplaner for Cityringens 14 stationsforpladser godkendes som grundlag for lokalplanerne for stationsområderne
2. at Haraldsgade lukkes for gennemkørende biltrafik ved Tagensvej
3. at udgiften på 60 mio. kr. (2011 p/l) til tilkøb og realisering af dispositionsplanerne for de 14 stationsforpladser for at etablere busholdepladser, cykelparkering og byliv i tilknytning til stationerne indgår i budgetforhandlingerne for Budget 2012
4. at 2,2 mio. kr. (2011 p/l) anvendes til genplantning af træer, til optimering af midlertidige trafikløsninger samt til videreudvikling af forslaget for Enghave Plads og omplaceres fra Økonomiudvalgets bevilling Økonomisk forvaltning anlæg, funktion 6.45.51.3 (Sekretariat og forvaltning) til Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.23.3
5. at der frigives en anlægsbevilling på 2,2 mio. kr. (2011 p/l) til genplantning af træer, til optimering af midlertidige trafikløsninger samt til videreudvikling af forslaget for Enghave Plads.

### PROBLEMSTILLING

Metroselskabet har i samarbejde med forvaltningerne for Cityringens 14 stationsforpladser færdiggjort dispositionsplanerne, som skal danne grundlag for udarbejdelse af lokalplanforslag for stationsforpladserne (BR 29. april 2010). En realisering af planerne, som de foreligger, forudsætter ufinansierede kommunale tilkøb til 60 mio. kr. Udelades de anbefalede tilkøb, vil Metroselskabet skulle ændre grundlaget for den videre projektering. De væsentligste fysiske konsekvenser vil være, at en betydelig del af den planlagte cykelparkering og flere af de planlagte busstoppesteder ikke bliver etableret.

### LØSNING

Med Borgerrepræsentationens beslutning 21. februar 2008 blev det besluttet at afsætte midler til *metrotilkøb* (ændringer af stationselementer m.v.) og til *byrumstilkøb* (skabe helhedsorienterede byrum) med udgangspunkt i en reservation hertil på 100 mio. kr. i budgetaftale 2007. Som følge af budgetaftale 2009, hvor metrotilkøb for 51,8 mio. kr. blev annulleret, blev det besluttet at give en anlægsbevilling på 44,8 mio. kr. til *metrotilkøb* finansieret af midlerne til *byrumstilkøb*. Herefter resterer der 7 mio. kr. (p/l 2013) af den oprindelige bevilling til eventuelle *byrumstilkøb*.

Udgangspunktet for arbejdet med Cityringens stationsforpladser har været de af Borgerrepræsentationen godkendte byrumsprogrammer (BR 21. februar 2008) samt Borgerrepræsentationens godkendelse af, at forvaltningerne ud fra en helhedsvurdering kan lade Metroselskabet udvikle forslag, der kan udløse kommunale tilkøb (BR 29. april 2010). I de nu foreliggende dispositionsplaner, jf. bilag 2, fastlægges trafikløsningerne herunder bus/tog-skiftet og de omfattende cykelparkeringsarealer. Vedrørende baggrund og proces, herunder borgerdialog, henvises til vedlagte bilag 1.

Dispositionsplanerne viser anlæg af nye forpladser ud over den 15 meters afstand fra ”stationsboksen”, som Metroselskabet er forpligtiget til at anlægge, jf. bilag 1, hvori der redegøres for forudgående beslutninger m.v. Den overvejende del af nyanlæggene ud over de 15 meter omfatter arealer, som ellers skulle have været retableret af Metroselskabet til deres nuværende udformning, hvilket ikke er optimalt i forhold til den fremtidige funktion.

For at sikre den bedst mulige udformning af de fremtidige 14 stationsforpladser anbefaler forvaltningen nedenstående tilkøb, der alle er omlægnings af eksisterende forhold uden for de 15 meter fra ”stationsboksen” som metroselskabet er forpligtiget til at nyanlægge.

Tilkøb	Lokaliteter	Omkostning
Busstoppesteder	Rådhuspladsen, Trianglen, Poul Henningsens Plads, Nørrebro Runddel og Nuuks Plads	18,4 mio. kr.
Cykelparkering	Hovedbanegården, Østerport, Trianglen, Poul Henningsens plads, Nørrebro Station og Enghave Plads	19,1 mio. kr.
Toiletter *	Marmorkirken, Poul Henningsens Plads, Vibehus Runddel, Skjolds Plads, Nørrebro Station, Nørrebro Runddel og Nuuks Plads	8,4 mio. kr.
Byrum/byliv	Gammel Strand, Østerport Station, Vibehus Runddel, Skjolds Plads Nørrebro Runddel og Enghave Plads	13,3 mio. kr.
I alt		59,2 mio. kr.

\* Toiletter: Tidligere politisk ønske om standardtoiletter på metroforpladser, når der ikke er et offentligt toilet i rimelig nærhed. Tilkøbet er i overensstemmelse med Toilethandlingsplanens principper for placering af nye toiletter. Fremtidig drift af toiletter vil fremgå af senere bevillingsindstilling.

Af bilag 3 fremgår de arealer tilkøbene vedrører på den enkelte stationsforplads, og i bilag 4 er der nærmere redegjort for tilkøbene fordelt på hver enkelt station.

### **Haraldsgade**

Borgerrepræsentationen besluttede den 29. april 2010, at Metroselskabet kunne udarbejde et alternativ for byrummet omkring stationen Skjolds Plads, hvor Haraldsgade lukkes for gennemkørende trafik (busser undtaget) ved Tagensvej. Den alternative dispositionsplan for Skjolds Plads viser, jf. bilag 2 (side 39), at ved at reducere trafikarealerne i krydset Tagensvej/Haraldsgade (lukning for gennemkørsel på Haraldsgade) bliver det muligt at etablere det beregnede antal cykelparkeringspladser i tilknytning til hovedtrappen, hvilket ikke var muligt i det oprindelige forslag. På den baggrund anbefaler forvaltningen, at den alternative dispositionsplan danner grundlag for det videre arbejde.

### **Træer**

I forbindelse med de igangværende ledningsomlægninger forud for anlæg af Cityringen er der fældet mange træer. Forvaltningen anbefaler, at der i forbindelse med den planlagte genplantning på udvalgte steder plantes væsentlig større træer, end den sædvanlige standardstørrelse, som Metroselskabet er forpligtiget til plante. Herudover anbefaler forvaltningen, at Krinsen på Kongens Nytorv til sin tid genplanter med store træer, der er forberedt for kasseklipping. Dette indebærer, at der allerede i efteråret 2011 skal bestilles 96 lindetræer, hvis de skal nå at få den anbefalede størrelse. Ovennævnte tilkøb beløber sig til 1,4 mio. kr., hvoraf tilkøbet på Krinsen udgør godt 1 mio. kr.

### **Videreudvikling af stationsforpladserne**

Metroselskabet igangsætter nu udarbejdelse af projektforslagene for stationsforpladserne. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der er brug for en ekstraordinær indsats for at sikre, at Enghave Plads får den ønskede kvalitet. Derfor anbefales det, at der gives en anlægsbevilling på 0,5 mio. kr. til, at der

indhentes idéer fra arkitekt- og landskabsarkitekttegnestuer, som stilles til rådighed for Metroselskabets rådgiverhold i det videre arbejde med projektforslagene. Resultatet heraf vil blive forelagt Teknik og Miljøudvalget.

## **ØKONOMI**

Anbefalingen af, at der reserveres 60 mio. kr. til tilkøb til de fremtidige stationsforpladser er baseret på et første overslag udarbejdet af Metroselskabet. Beløbene er tilført et usikkerhedstillæg på 20 %. Et egentlig budget for de enkelte tilkøb vil først kunne udarbejdes med udgangspunkt i projektforslagene, der efter planen foreligger ved udgangen af 2012. Tilkøbene forventes at kunne indeholdes i en reserveret ramme på 60 mio. kr. (p/l 2011). Det endelige budget for tilkøb til stationsforpladserne vil således kunne indarbejdes i budget 2014.

De 2,2 mio. kr., der er reserveret på Økonomiforvaltningens budget 2011 (del af oprindeligt 410 mio. kr. til Cityringen og Nordhavnsvej i budgetaftale 2007) frigivet til tilkøb af træer (1,4 mio. kr.), rådgivning i forbindelse med udvikling af Rådhuspladsen og Enghave Plads (0,5 mio. kr.) samt til afhjælpning af trafikale gener i forbindelse med etablering af metrobyggepladserne (0,3 mio. kr.).

## **VIDERE PROCES**

Godkender Borgerrepræsentationen de foreliggende dispositionsplaner, vil det videre arbejde med stationsforpladserne forudsætte, at der i budgetperioden 2011 - 2014 disponeres midler til de beskrevne tilkøb. Imødekommes tilkøbene ikke, vil dispositionsplanerne blive revideret i overensstemmelse hermed. Det vil i givet fald ikke være muligt at etablere den nødvendige cykelparkering. Metroselskabet har oplyst, at træffer Borgerrepræsentationen beslutning om til- eller fravalg af tilkøb senest med udgangen af september 2011, vil selskabet kunne omprojektere uden konsekvenser for Cityringens overordnede tidsplan.

Hjalte Aaberg

/Torben Gleesborg

## **BILAG**

[Bilag 1: Baggrundnotat om Cityringen og tilkøb](#)

[Bilag 2. Dispositionsplaner for stationsforpladser i Københavns kommune](#)

[Bilag 3. Oversigt over arealer, der indgår i tilkøb på den enkelte stationsforplads](#)

[Kopi af Bilag 4 Tilkøb fordelt på stationsforpladser](#)



## 6. Metrostation Københavns Hovedbanegård, Cityringen (2011-43770)

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler

1. at vedtage forslag til lokalplan ”København H metrostationsplads” med henblik på offentliggørelse i 2 måneder, og
2. at vedtage den foreslåede borgerdialogproces bestående af et fællesmøde om dette lokalplanforslag og det samtidigt forelagte lokalplanforslag ”Enghave Plads metrostationsplads”, tilrettelagt som et orienteringsmøde, etablering af en hjemmeside med mulighed for at afgive høringssvar samt annoncering i områdets lokalaviser

### PROBLEMSTILLING

Teknik- og Miljøudvalget tiltrådte den 22. marts 2010 (2010-9832) startredegørelse om successivt at udarbejde lokalplaner for de 14 stationspladser i Københavns Kommune. Baggrunden var Naturklagenævnets afgørelse af 18. juni 2009 om, at etablering af de kommende stationspladser ved Gammel Strand og Marmorkirken (Frederiks Kirke) var lokalplanpligtige.

På baggrund af forudsætningerne i startredegørelsen (2010-9832) har der været afholdt borgermøder og workshops omkring de 14 stationspladser, der har resulteret i 14 dispositionsplaner. På dette grundlag har forvaltningen nu udarbejdet lokalplanforslag for de to stationspladser på Vesterbro - ”København H metrostationsplads” og den samtidigt hermed forelagte indstilling om lokalplanforslaget ”Enghave Plads metrostationsplads” med henblik på offentliggørelse i 2 måneder.

Placeringen af stationen med tilhørende trapper, elevatorer, nødtrapper, ventilationsanlæg, ovenlysåbninger m.m. er fastlagt i Lov om en Cityring.

### LØSNING

Metroselskabet har i samarbejde med forvaltningerne udviklet dispositionsplanerne for Cityringens stationspladser. To elementer heri var de af Borgerrepræsentationen godkendte byrumsprogrammer og den omfattende borgerdialog ”Tal med landskabsarkitekterne”, som blev gennemført på 4 lørdage i juni 2010 med deltagelse af knap 4.000 borgere. I de nu foreliggende dispositionsplaner, fastlægges trafikløsningerne herunder bus/tog-skiftet og de omfattende cykelparkeringsarealer.

Dispositionsplanerne danner grundlag for lokalplanforslagene, og den offentlige høring i lokalplanprocessen, der forventes afholdt for hver bydel (Vesterbro, Østerbro, Indre By og Nørrebro) i perioden 2011 og 2012 giver således borgerne mulighed for at følge op på resultaterne fra borgerdialogen om stationspladserne fra juni 2010.

På borgerdialogmøderne blev der fremført mange ønsker om at tilføre de fremtidige stationsbyrum lokal identitet og byliv. Lokalplanen fastlægger funktionelle forhold såsom trafik og cykelparkering, samt zoner til ophold i relation til pladsens karakter. Der er lagt vægt på, at bibeholde en del af den eksisterende grønne byhave og en vellykket afvikling af den omfattende cykelparkering (ca. 700), samt skabe opholdsmuligheder i umiddelbar nærhed til trappenedgangen til metroen. I projektudviklingen, vil der fokuseres på elementer, som kan medvirke til at understøtte den lokale identitet og koblingen til

hovedbanegården. Det er også i denne fase, detaljer omkring belægnings, beplantninger, belysning og byinventar videreudvikles.

Der er udarbejdet en tilgængelighedsvurdering, som viser, at den foreslåede løsning ikke skaber problemer i forhold til tilgængelighed, jf. *bilag 2*.

Der er foretaget sædvanlig intern høring med henvisning til startredegørelsen.

Vesterbro Lokaludvalg har fremsendt høringssvar og fremhæver 3 punkter, henholdsvis klimahensyn, stor byhave og vellykket cykelparkering.

Alle kommentarer er videresendt til Metroselskabet og vil indgå i forvaltningens videre arbejde under projekteringsfasen af metrostationspladsen.

## **ØKONOMI**

Eventuelle kommunale tilkøb til etableringen af metrostationspladserne behandles i særskilt indstilling (2011-15303)

## **VIDERE PROCES**

Efter Borgerrepræsentationens vedtagelse af planforslaget sendes det i offentlig høring i 2 måneder. Forvaltningen vil inddrage Vesterbro Lokaludvalg i tilrettelæggelsen af offentlighedsfasen. I offentlighedsfasen foreslås følgende aktiviteter:

- Planforslaget kan ses på hjemmesiden "Bliv hørt" med mulighed for indlæg/høring.
- Gennemførelse af et borgermøde i form af et orienteringsmøde, der afholdes i fællesskab med lokalplanen for Enghave Plads.
- Annoncering i områdets lokalaviser.

Efter den offentlige høring vil forvaltningerne forelægge udvalgene og Borgerrepræsentationen en indstilling om endelig vedtagelse af planforslagene forventes at ske i efteråret 2011.

Hjalte Aaberg

/ Tina Saaby

## **BILAG**

[Bilag 3 - forslag til borgerdialogforløb](#)

[Bilag 2 - tilgængelighedsvurdering lokalplan for København H metroforplads](#)

[Bilag 1 - Forslag til lokalplan "København H metrostationsplads"](#)





## 7. Metrostation Enghave Plads, Cityringen (2011-43755)

Der skal tages stilling til offentliggørelse af forslag til lokalplan ”Enghave Plads metrostationsplads”, der skal fastlægge bestemmelser for indretning af pladsen i forbindelse med den kommende metrostation

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler

1. at vedtage forslag til lokalplan ”Enghave Plads metrostationsplads” med henblik på offentliggørelse i 2 måneder, og
2. at vedtage den foreslåede borgerdialogproces bestående af et fællesmøde om dette lokalplanforslag og det samtidigt forelagte lokalplanforslag ”København H metrostationsplads”, tilrettelagt som et orienteringsmøde, etablering af en hjemmeside med mulighed for at afgive hørings svar samt annoncering i områdets lokalaviser

### PROBLEMSTILLING

Teknik- og Miljøudvalget tiltrådte den 22. marts 2010 (2010-9832) startredegerelse om successivt at udarbejde lokalplaner for de 14 stationspladser i Københavns Kommune. Baggrunden var Naturklagenævnets afgørelse af 18. juni 2009 om, at etablering af de kommende stationspladser ved Gammel Strand og Marmorkirken (Frederiks Kirke) var lokalplanpligtige.

På baggrund af forudsætningerne i startredegerelsen (2010-9832) har der været afholdt borgermøder og workshops omkring de 14 stationspladser, der har resulteret i 14 dispositionsplaner. På dette grundlag har forvaltningen nu udarbejdet lokalplanforslag for de to stationspladser på Vesterbro - ”Enghave Plads metrostationsplads” og den samtidigt hermed forelagte indstilling om lokalplanforslaget ”København H metrostationsplads” med henblik på offentliggørelse i 2 måneder.

Placeringen af stationen med tilhørende trapper, elevatorer, nødtrapper, ventilationsanlæg, ovenlysåbninger m.m. er fastlagt i Lov om en Cityring.

### LØSNING

Metroselskabet har i samarbejde med forvaltningerne udviklet dispositionsplanerne for Cityringens stationspladser. To elementer heri var de af Borgerrepræsentationen godkendte byrumsprogrammer og den omfattende borgerdialog ”Tal med landskabsarkitekterne”, som blev gennemført på 4 lørdage i juni 2010 med deltagelse af knap 4.000 borgere. I de nu foreliggende dispositionsplaner, fastlægges trafikløsningerne herunder bus/tog-skiftet og de omfattende cykelparkeringsarealer.

Dispositionsplanerne danner grundlag for lokalplanforslagene, og den offentlige høring i lokalplanprocessen, der forventes afholdt for hver bydel (Vesterbro, Østerbro, Indre By og Nørrebro) i perioden 2011 og 2012 giver således borgerne mulighed for at følge op på resultaterne fra borgerdialogen om stationspladserne fra juni 2010.

På borgerdialogmøderne blev der fremført mange ønsker om at tilføre de fremtidige stationsbyrum lokal identitet og byliv. Lokalplanen fastlægger funktionelle forhold som trafik og cykelparkering, samt zoner til ophold, aktiviteter og leg i relation til pladsens karakter. Der er lagt vægt på at sikre opholds-

og aktivitetsområder til alle aldersgrupper og tager afsæt i, at de eksisterende hovedelementer på pladsen indgår i den nye disponering. Der placeres ca. 700 cykelparkeringspladser på Enghave Plads. I projektudviklingen, vil der fokuseres på elementer, som kan medvirke til at understøtte den lokale identitet. Det er også i denne fase detaljer omkring belægninger, beplantninger, belysning og byinventar videreudvikles.

Teknik- og Miljøforvaltningen har vurderet, at der er brug for en ekstraordinær indsats for at sikre, at Enghave Plads får den ønskede kvalitet. På den baggrund har forvaltningen anbefalet overfor Teknik- og Miljøudvalget, at der gives en anlægsbevilling på 0,5 mio. kr. til, at der indhentes idéer fra arkitekt- og landskabsarkitekttegninger, som stilles til rådighed for Metroselskabets rådgiverhold i det videre arbejde med projektforslagene (2011-15303).

Teknik- og Miljøforvaltningen har ansøgt Socialministeriet om midler til områdefornyelse på Vesterbro hvor temaet er ”demokrati og deltagelse”. Områdefornyelsen vil tage afsæt i en række fysiske projekter omkring byrum, boliger og gårdrum, og indsatsen på Enghave Plads i forbindelse med Cityringen kan anvendes som et konkret byrum i områdefornyelsen.

Der er udarbejdet en tilgængelighedsvurdering, som viser, at den foreslåede løsning ikke skaber problemer i forhold til tilgængelighed, jf. *bilag 2*.

Der er foretaget sædvanlig intern høring med henvisning til startredegørelsen. Vesterbro Lokaludvalg har fremsendt høringssvar og fremhæver 5 punkter, henholdsvis klimahensyn, historiske hensyn, mange rum, vellykket cykelparkering og social integration.

Alle kommentarer er videresendt til Metroselskabet og vil indgå i forvaltningens videre arbejde under projekteringsfasen af metrostationspladsen.

## **ØKONOMI**

Eventuelle kommunale tilkøb til etableringen af metrostationspladserne behandles i særskilt indstilling (2011-15303)

## **VIDERE PROCES**

Efter Borgerrepræsentationens vedtagelse af planforslaget sendes det i offentlig høring i 2 måneder. Forvaltningen vil inddrage Vesterbro Lokaludvalg i tilrettelæggelsen af offentlighedsfasen. I offentlighedsfasen foreslås følgende aktiviteter:

- Planforslaget kan ses på hjemmesiden ”Bliv hørt” med mulighed for indlæg/høring.
- Gennemførelse af et borgermøde i form af et orienteringsmøde, der afholdes i fællesskab med lokalplanen for København H metrostationsplads.
- Annoncering i områdets lokalaviser.

Efter den offentlige høring vil forvaltningerne forelægge udvalgene og Borgerrepræsentationen en indstilling om endelig vedtagelse af planforslagene forventes at ske i efteråret 2011.

Hjalte Aaberg

/ Tina Saaby

## **BILAG**

[Bilag 2 - tilgængelighedsvurdering lokalplan for Enghave Plads metroforplads](#)

[Bilag 3 - forslag til borgerdialogforløb](#)

[Bilag 1 - forslag til lokalplan "Enghave Plads metrostationsplads"](#)



## 8. Startredegerelse "Nokken" (2011-44416)

Teknik- og Miljøudvalget skal godkende, at der udarbejdes forslag til lokalplan med henblik på lovliggørelse af forholdene i kolonihaveområdet "Nokken" syd for Islands Brygge

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender

1. at der udarbejdes forslag til lokalplan "Nokken" på baggrund af vedlagte startredegerelse, bilag 1

### PROBLEMSTILLING

I Kommuneplan 2009 er Nokken fastlagt som kolonihaveområde, hvor overnatning er tilladt i perioden 1. april - 31. oktober.

I forbindelse med endelig vedtagelse af Kommuneplan 2009 tiltrådte Borger -repræsentationen på mødet den 10. december 2009 (2009-164386) et forslag om, at der i den kommende kommuneplan skal tages stilling til spørgsmålet om overnatningsmuligheder i vinterhalvåret i Nokken. I en protokolbemærkning anføres bl.a., at området skal være et kolonihaveområde med mulighed for enkelte overnatninger i vinterhalvåret, men ikke i et sådant omfang, at beboerne har bopæl på adressen. Der skal derfor frem mod behandlingen af næste kommuneplan findes en løsning, der tilgodeser de ønsker, der er fremkommet fra Nokkens og partiernes side i samarbejde med de relevante forvaltninger.

### LØSNING

På baggrund af denne vedtagelse i Borgerrepræsentationen har Økonomiforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen ved Københavns Ejendomme, der administrer området, Teknik- og Miljøforvaltningen og repræsentanter for Nokken drøftet det videre forløb og er nået frem til, at det mest hensigtsmæssige vil være at sikre Nokkens fremtid ved tilvejebringelse af en lokalplan. Parallelt hermed er der medtaget de relevante bestemmelser i det forslag til Kommuneplan 2011, der er under udarbejdelse i Økonomiforvaltningen. Samtidig arbejdes der med forslag til oprettelse af en kolonihaveforening og formulering af den fremtidige lejekontrakt. Endelig er Nokken i gang med at tilvejebringe en brandsikringsplan, der forudsættes gennemført inden lokalplanens endelige vedtagelse.

Nokken ligger på et ca. 10 ha stort areal af ejendommen matr.nr. 188 Eksercerpladsen, København, der ejes af Københavns Kommune. Området var oprindeligt ejet af Københavns Havn, som udlejede en del af arealet som enkeltlejemål til havnearbejdere til opstilling af skure. Havnen lod området indgå i samejet mellem staten og kommunen. Ved samejets ophævelse overgik det til kommunen med udgangen af 1999. De oprindelige lejekontrakter er ikke blevet revideret. De har 14 dages opsigelsesvarsel og er udformet som leje af et grundareal på 30-60 m<sup>2</sup> til opstilling af et redskabsskur. Den årlige leje er på 300-600 kr. pr. lod. Der er i dag ca. 120 lodder, hvoraf enkelte er fælleslodder. Størrelsen af lodderne varierer fra 126 til 1.671 m<sup>2</sup>, og bebyggelsen, inklusive skure, varierer fra 0 til 251 m<sup>2</sup> med et gennemsnit på 77 m<sup>2</sup>. Bebyggelsesprocenten beregnet for lodderne er fra 0 til 47 med et gennemsnit på 15. Foruden lodderne omfatter Nokken stier og fælles grønne arealer.

Med henblik på at se adgangsforhold, herunder en kommende stibro til Teglholmen, og beplantning mv. i sammenhæng med planlægningen for Nokken foreslås nyttehavesområdet "Lille Nok", arealerne langs havneløbet og de tilstødende vandarealer til og med stibroen medtaget i lokalplanområdet.

## **Kommuneplan 2011**

Som nævnt er der i forslaget til Kommuneplan 2011 medtaget nye retningslinjer for Nokken. I forhold til standardbestemmelserne for overnatningshaver udgår bestemmelsen om, at overnatning kun er tilladt i perioden 1. april - 31. oktober. Bestemmelser om parcelstørrelse, maksimal bebyggelsesprocent, maksimalt bebygget areal og maksimal højde forudsættes fastlagt i lokalplan.

### **Særlige temaer frem mod udarbejdelse af lokalplan**

Målet med lokalplanen er en lovliggørelse af Nokken som kolonihaveområde med mulighed for overnatning også i vinterhalvåret.

Der fastlægges et stisystem med udgangspunkt i de eksisterende stier, hvori indgår strækninger af kommunens grønne cykelrutenet. Alternativt kan cykelruten placeres direkte langs havneløbet. Ved fastlæggelse af bredder af og belægning på stier skal der også tages hensyn til brandvæsenets adgang til området. Vej- og stiadgang fra nord koordineres med planerne for Artillerivej Syd området.

Med bestemmelser om grønne haver, levende hegn, beplantningsbælter, grønne rekreative arealer og udpegning af bevaringsværdige træer tilstræbes, at området fortsat fremtræder med grønt præg. I Nokken tillades et kolonihavehus på mindst 40 og højst 80 m<sup>2</sup> afhængig af parcelstørrelsen. For parceller mellem 160 og 320 m<sup>2</sup> gælder en maksimal bebyggelsesprocent på 25. Husets højde må ikke overstige 4,5 m og facadehøjden ikke 3 m. Herudover må der opføres en overdækket terrasse, en carport og 1-2 skure.

Der optages bestemmelser om etablering af en kolonihaveforening, og om at eksisterende ledninger, herunder eventuelle kommende fjernvarmeledninger mellem Avedøreværket og H.C. Ørstedværket, forudsættes sikret ved deklarationer. I forbindelse med den efterfølgende lovliggørelse af forholdene forudsættes det, at området kloakeres.

Enkelte lodder og huse ligger helt eller delvis på arealer, der er omfattet af naturfredning, og forudsætter dispensation fra fredningen for at kunne lovliggøres.

I den aktuelle sag vurderes der ikke umiddelbart at være forhold, der er til hinder for, at tilgængeligheden sikres.

Tilgængelighedsvurdering fremgår af *bilag 2*.

## **ØKONOMI**

Udarbejdelse af lokalplanen medfører ikke i sig selv udgifter for kommunen

## **VIDERE PROCES**

Som led i lokalplanarbejdet vil der blive gennemført en intern høring af relevante instanser, herunder Amager Vest Lokaludvalg. Desuden vil forvaltningen fortsætte samarbejdet med Københavns Ejendomme og repræsentanter for Nokken om lokalplanens indhold.

Lokalplanforslaget forventes at kunne forelægges udvalget og Borgerrepræsentationen umiddelbart efter sommerferien med efterfølgende offentlig høring. Indstilling om endelig vedtagelse kan forventes fremlagt primo 2012.

Idet bemærkes, at forvaltningen allerede er i tæt dialog med repræsentanter for Nokken, hvilket beskrives i bilag 1, fremlægges der ikke særskilt forslag til borgerdialogproces, jf. *bilag 3*.

**BILAG**

[Bilag 2 - Tilgængelighedsvurdering](#)

[Bilag 3 - borgerdialogproces](#)

[Bilag 1 - Startredegørelse "Nokken"](#)



## 9. Høringssvar vedrørende Forslag til Kommuneplan 2011 (2011-44004)

Teknik- og Miljøudvalget skal beslutte et høringssvar til Økonomiudvalget om forslag til Kommuneplan 2011.

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Teknik- og Miljøudvalget tiltræder at fremsende vedhæftede høringssvar om forslag til Kommuneplan 2011 (bilag 1) med konkrete forslag til ændringer (bilag 2) til Økonomiudvalget.

### PROBLEMSTILLING

Borgerrepræsentationen har vedtaget Kommuneplanstrategi 2010, der sætter Grøn vækst og Livskvalitet på dagsordenen for byudviklingen i de kommende år. Forslag til Kommuneplan 2011 udmønter denne strategi i en politisk vision for byudviklingen, samt retningslinjer og rammer for planlægningen af byens omdannelse. Økonomiudvalget besluttede den 22. marts at sende forslaget til Kommuneplan 2011 til høring i fagudvalg og hos lokaludvalg. Teknik- og Miljøudvalget skal afgive bemærkninger til kommuneplanforslaget med frist den 6. maj 2011.

### LØSNING

Forslag til høringssvar fra Teknik- og Miljøudvalget er vedlagt som bilag 1.

Kommuneplanforslaget sætter en stærk politisk dagsorden for byens udvikling de kommende år. Der er tænkt helhedsorienteret med fokus på grøn vækst og livskvalitet. Disse pejlemærker afspejler de politiske visioner og mål for udvikling af ”Miljømetropolen København” og ”København som Metropol for Mennesker”, som sætter rammerne for Teknik- og Miljøforvaltningens indsats. Kommuneplanforslaget er derfor som et godt grundlag for det videre arbejde i forvaltningen.

Kommuneplanforslaget ligger kimen til et endnu større fokus på gode betingelser for vækst i erhvervslivet. Vi har behov for øget vækst for at finansiere udviklingen af København som en god by at bo og leve i og det kræver en fokuseret indsats. Det er der bred enighed om. Udfordringen ligger i at fremme byens grønne vækst gennem en bæredygtig byudvikling med kvalitet i bylivet og ved at bruge målet om CO<sub>2</sub>-neutralitet som drivkraft for væksten. F.eks. ved aktivt at tiltrække investorer, virksomheder og arbejdskraft. Herved bruges byens grønne profil i højere grad aktivt til at fremme vækst.

Der lægges i høringssvaret op til at sættes fokus på en konkretisering af de politiske målsætninger, så de i højere grad vil afspejle sig i retningslinjerne og rammerne for planlægningen frem mod næste revision af kommuneplanen i 2016. Det gælder bl.a. rammebetingelser for erhverv og en videreudvikling af boligpolitikken. Teknik- og Miljøforvaltningen vil fremlægge en handlingsplan for CO<sub>2</sub> neutralitet i 2012.

I hovedstrukturen opstilles en revideret målsætning for håndtering af væksten i persontrafikken i København, idet der i modsætning til den gældende målsætning åbnes for en vækst i biltrafikken. Det vil gøre det meget vanskelig at nå målsætningen om, at mindst 1/3 af trafikken i København sker med

cykel, mindst 1/3 med kollektiv transport og højest 1/3 med bil. Teknik- og Miljøudvalget anbefaler, at den gældende målsætning om, at biltrafikken ikke må stige, fastholdes.

Sideløbende med udarbejdelsen af forslaget til Kommuneplan 2011 er der udarbejdet en handlingsplan for Grøn Mobilitet og en politik for udsatte byområder. Der er behov for at skabe sammenhæng mellem disse tiltag og kommuneplanlægningen. Bilag 2 indeholder konkrete forslag til ændringer af kommuneplanforslaget og her er der bl.a. skitseret et forslag til, hvordan politikken for de udsatte boligområder kan håndteres i kommuneplanforslagets politiske vision.

Kommuneplanforslaget lægger op til en udvidelse af den fokuserede byudvikling med udpegning af indsatsområder i den eksisterende by. Det vurderes at være et godt redskab til at samle kræfterne og få mest mulig byudvikling for pengene. Det rejser spørgsmålet, om der er behov for at give den ekstra indsats en tydeligere retning i de kommende handlingsplaner for de udpegede områder. Det foreslås, at Grøn vækst, Livskvalitet og Bæredygtig Byudvikling bør afspejle sig i de prioriterede indsatser. Der er også en opfordring til at skabe mest mulig synergieffekt mellem de ofte meget store økonomiske ressourcer, der indgår i indsatsen for de udsatte områder i byen og den fokuserede byudvikling. Det kan ske ved at indarbejde udsatte boligområder i afgrænsningen af de udpegede handlingsplanområder i 2011, hvor det er muligt.

## ØKONOMI

Der er ingen direkte økonomiske konsekvenser af indstillingen.

## VIDERE PROCES

- Økonomiforvaltningen sammenfatter bemærkninger fra fagudvalgshøringen i hvidbog, der vedlægges endelig indstilling til Økonomiudvalgets møde den 31. maj
- Kommuneplanforslaget behandles i Borgerrepræsentationen den 15. juni
- Der gennemføres en 8 ugers offentlig høring af forslaget fra den 15. august til den 14. oktober.
- Økonomiforvaltningen udarbejder hvidbog med bemærkninger og forslag til ændringer fra offentligheden, som behandles af Økonomiudvalget den 29. november i forbindelse med indstillingen om vedtagelsen af kommuneplanforslaget.
- Borgerrepræsentationen behandler indstilling om endelig vedtagelse af forslag til Kommuneplan 2011 den 15. december 2011.

Hjalte Aaberg

/Tina Saaby

## BILAG

[Bilag 1 - Forslag til Kommuneplan 2011 - TMU høringssvar](#)

[Bilag 2 - Forslag til Kommuneplan 2011 - TMF bemærkninger](#)

[Bilag 3 - Hovedstruktur](#)

[Bilag 4 - Link til den digitale kommuneplan](#)

[Bilag 5 - Væsentlige ændringer](#)





## 10. Strategi for parkering under udbygningsperioden i Ørestad Syd og Ørestad City. (2011-48367)

Udvalget skal tage stilling til en strategi for hvordan parkeringen i Ørestad Syd og Ørestad City skal håndteres i udbygningsfasen.

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at TMU tiltræder den foreslåede strategi
2. at TMF bemyndiges til at behandle ansøgninger om dispensation til midlertidig terrænparkering i overensstemmelse med strategien
3. at TMU hvert halve år orienteres om hvilke dispensationer, der er givet i den forgangne periode

### PROBLEMSTILLING

Håndteringen af parkering i Ørestad er fastlagt i lokalplanerne for området.

Teknik- og Miljøudvalget vedtog på møde i juni 2010, at alle dispensationer til midlertidig terrænparkering i Ørestad skal behandles i udvalget. Udvalget tilkendegav samtidig, at man fremover ikke kan forvente midlertidige dispensationer til parkering på terræn i Ørestad.

By & Havn ydtrykte efterfølgende stor bekymring over denne beslutning, der skabte megen usikkerhed i forhold til investeringer i den videre udvikling af Ørestad.

Udvalgets beslutning i juni 2010 var en ændring fra den indtil da gældende strategi for håndtering af parkering i Ørestad, som var tiltrådt af såvel det daværende Ørestads Selskab og det daværende Bygge- og Teknikudvalg i 2001. I denne strategi indgik blandt andet, at mens parkeringen efter udbygningen af Ørestad i vid udstrækning skal ske i konstruktion, ville By & Havn under udbygningsperioden få de nødvendige tilladelser til at etablere parkering på terræn. Der var på det tidspunkt enighed om, at det i udbygningsfasen kan være nødvendigt at inddrage arealer fastlagt til byggefelter til parkeringspladser på terræn, og at forvaltningen i hvert tilfælde skal godkende byggefelters anvendelse til parkering.

Teknik- og Miljøforvaltningen indledte i efteråret en dialog med By & Havn på baggrund af den store usikkerhed beslutningen i juni affødte.

Dialogen har resulteret i et forslag til en ny og mere præcis strategi for at sikre en hensigtsmæssig etablering af parkeringspladser i Ørestad i udbygningsperioden. Forslaget til strategi præciserer mere tydeligt, hvornår der vurderes at være behov for midlertidigt at etablere parkering på terræn. Der er lagt vægt på at de midlertidige løsninger tilgodeser behov hos de der bor og arbejder i området, fremstår velanlagt, og giver såvel kommunen som By & Havn sikkerhed under udbygningen af Ørestad. For By & Havn som investorer er det af stor betydning, at der er en klar linje og en sikkerhed omkring kommunens krav.

Der kan ikke i en lokalplan optages bestemmelser om midlertidighed. Derfor er det heller ikke muligt at udarbejde lokalplantillæg for Ørestad om midlertidig parkering. Kommunen kan vælge at dispensere



fra lokalplanen i en kortere eller længere periode, såfremt der er planmæssige forhold der taler for en dispensation.

Afgørelser om dispensationer fra lokalplaner er normalt delegeret til forvaltningen, medmindre der i sagen vurderes at være særlige principielle aspekter eller mange indsigelser fra naboer. Det daværende Bygge- og Teknikudvalg delegerede i 2001 som omtalt også kompetencen til at træffe beslutning om ansøgninger ud fra den daværende strategi til forvaltningen. Såfremt Teknik- og Miljøudvalget kan tiltræde den foreslående strategi, der er vedlagt som bilag 1, anbefaler forvaltningen, at Teknik- og Miljøudvalget igen delegerer kompetencen, således at forvaltningen bemyndiges til at træffe beslutning om ansøgninger vedrørende midlertidig parkering på terræn, såfremt ansøgningerne vurderes at være i overensstemmelse med strategien. For at sikre udvalgets kendskab til sagerne foreslås det, at forvaltningen redegør for afgørelser vedrørende dispensationer hvert halve år.

I dag er ca. 1/3 af Ørestad udbygget. Der bor ca. 6.200 mennesker og arbejder ca. 11.500 personer i bydelen. Der er etableret flere permanente parkeringsanlæg samt en række midlertidige anlæg på terræn og gjort en del erfaringer med de midlertidige anlæg.

## LØSNING

### Strategi for parkering i Ørestad City

Ørestad City er ca. 75 % udbygget. Der er bygget to parkeringshuse, VM-Bjerget og parkeringshuset 'Kay Fisker' beliggende bag Ørestad Gymnasium. Et tredje parkeringshus med 747 pladser er ved at blive opført ved Edvard Thomsens Vej. Det forventes ibrugtaget 4. kvartal 2011. Endelig er der den store parkeringskælder ved Fields. Parkering i konstruktion dækker herved fuldt ud det nuværende behov for parkering i forhold til udbygningen i dele af området, i de øvrige delområder er der en blanding af parkering i konstruktion og midlertidige terrænparkeringspladser.

Strategien foreslår, at den fremtidige håndtering baserer sig på at midlertidig terrænparkering koncentrerer sig til endnu tomme byggefelt. For hver eksisterende plads er et forslag til videre forløb.

### Strategi for parkering i Ørestad Syd samt Ørestad City Syd

Knap 10 pct. af byggeriet i Ørestad Syd er realiseret. Der er i alt i Lokalplan 398 krav om etablering af 5.000 parkeringspladser og heraf 10 pct. på terræn. Der er indtil videre anlagt en midlertidig parkeringsplads på terræn nord for boligbebyggelsen 'Stævnen' og en mindre plads vest for '8TALLET'. Til dækning af behovet ønsker By & Havn snarest at anlægge yderligere én midlertidig parkeringsplads på terræn, samt en udvidelse af pladsen vest for '8TALLET', så der i alt vil være anlagt ca. 580 parkeringspladser i Ørestad Syd.

Under forudsætning af at de planlagte byggerier med påbegyndes i løbet af 2011, vil By & Havn igangsætte byggeri af parkeringshus nord for 'Stævnen' inden 1. januar 2012.

Parkeringspladser i området Hannemansparken etableres som parkeringshuse og -kældre ved udviklingen af området.

I den fremtidige udbygning af selve Ørestad Syd vil parkeringshuse blive etableret når der er givet ibrugtagningstilladelse til 60 % af det samlede etageareal i en radius af max. 250 m fra centrum af et p-hus.

Det betyder, at hvis et p-hus placeres, så der er forudsat bebyggelse 360 grader rundt om p-huset, kan der inden for en 250 m radius opføres ca. 225.000 m<sup>2</sup> byggeri. 60 pct. heraf svarer til ca. 160.000 m<sup>2</sup>.

I perioden frem til etablering af de enkelte parkeringshuse håndteres parkeringsbehovet i Ørestad Syd ud fra følgende principper:

- Midlertidig terrænparkering kan i udbygningsfasen etableres på arealer, der så vidt muligt er udlagt til enten parkeringshus eller som byggefelt i lokalplanen. Friarealerne skal berøres så lidt som muligt, og arealer udpeget til fælles friarealer anvendes ikke - heller ikke midlertidigt - til parkeringspladser.
- Pladserne skal ikke anlægges så store, at fleksibiliteten forringes og gangafstanden opleves for stor for brugerne dvs. op til ca. 250 m. fra matrikel til centrum af et parkeringsanlæg.
- Pladserne skal fremstå indbydende med en fast belægning, afvanding og beplantning og skal medføre, at det både visuelt og funktionelt bliver en fordel for de omkringboende. De må gerne tilbyde muligheder for ophold eller aktiviteter. Pladserne må ikke hegnes på en måde der forhindrer færdsel til fods og på cykel over arealet.
- Der kan opereres med midlertidige dispensationer der rækker længere end 3 år. Tidsbegrænsningen skal baseres på en vurdering af udbygningstakten på det konkrete tidspunkt. Formålet med en længere frist er at give bedre muligheder for at opnå velfungerende og velindrettede parkeringspladser, samt give By & Havn, beboerne og brugerne i området en øget driftssikkerhed.

Lokalplanen for Ørestad Syd dækker et meget stort areal, det er landets største lokalplan til dato, og udbygningstakten er pt. moderat. Det vurderes, at der med den nuværende udbygningstakt kan være en planmæssig begrundelse for at enkelte parkeringspladser kan ligge midlertidigt i op til 10 år.

## ØKONOMI

Strategien medfører ingen udgifter for kommunen.

## VIDERE PROCES

Såfremt strategien vedtages vil TMU fremover blive orienteret om eventuelle midlertidige dispensationer fra lokalplanen vedr. parkering på terræn.

Hjalte Aaberg

Tina Saaby

## BILAG

[Bilag 3 - Oversigt over parkering i Ørestad Syd og city pr 1. januar 2011](#)

[Bilag 1 - Parkeringsstrategi Ørestad City og Ørestad Syd.doc](#)

[Bilag 2 - Tegning](#)



## 11. Dispensation fra lokalplan til midlertidig terrænparkering i Ørestad Syd (2011-46547)

Teknik- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om der skal gives dispensation fra lokalplan i Ørestad til to midlertidige parkeringsanlæg på terræn i Ørestad Syd.

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender

1. at der gives en 5-årig dispensation fra lokalplanen, der skal muliggøre forlængelse af en midlertidig tilladelse til parkeringsanlæg på terræn og etablering et nyt parkeringsanlæg på terræn til i alt 400 midlertidige pladser i Ørestad Syd ved 8-tallet.

### PROBLEMSTILLING

By & Havn har ansøgt om en 5-årig dispensation fra lokalplanen til etablering af et nyt midlertidigt parkeringsanlæg på terræn i Ørestad Syd samt udvidelse og forlængelse af tilladelse af et allerede etableret midlertidigt parkeringsanlæg. Begge anlæg ønskes placeret ved 8-tallet og er til i alt 400 biler.

Indstillingen forelægges udvalget til godkendelse på baggrund af Teknik- og Miljøudvalgets behandling af indstilling om etablering af midlertidige parkeringspladser på terræn ved SEB i Ørestad City den 7. juni 2010, hvor udvalget vedtog, at alle tilladelser til midlertidig parkering på terræn i Ørestad skal behandles i udvalget.

Forvaltningen har på baggrund af ansøgning om dispensation sendt sagen i naboorientering fra den 14. marts - 4. april 2011. Vedlagt er som bilag 1 illustrerende folder der viser, hvor i Ørestad Syd parkeringsanlæggene ønskes etableret og hvordan de ønskes udformet og indrettet.

Der er i forbindelse med naboorienteringen ikke indkommet høringssvar.

### LØSNING

Jævnfør den foreslåede nye strategi for parkering i Ørestad City og Ørestad Syd vurderer forvaltningen, at en midlertidig tilladelse på fem år er i overensstemmelse med strategien for Ørestad Syd.

De to midlertidige parkeringsanlæg på terræn er omkranset af beplantning og der er sikret adgang for alle til anlæggene. På overfladerne er der optegnet grafiske blomstermotiver som kan ses på kort og lang afstand. Der er sikret tryghed i forbindelse med udformningen.

Forvaltningen anbefaler, at der gives midlertidig dispensation til det ansøgte i fem år. Ved at tidsbegrænse dispensationen fastholder kommunen intentionerne i lokalplanerne om, at parkering principielt skal ske i konstruktion, men giver mulighed for en konkret og tidsbegrænset løsning i forhold til, at der etableres tilstrækkeligt med parkeringspladser i udbygningsperioden, og at parkeringspladserne er indrettet hensigtsmæssigt. Perioden på fem år er udtryk for en vurdering af, at der i den kommende periode fortsat vil ske en moderat udvikling i den sydligste del af Ørestad Syd. Det er vigtigt, at parkeringen håndteres hensigtsmæssigt i denne periode frem til parkeringshusene opføres.

### ØKONOMI

Denne indstilling er ikke forbundet med udgifter for Københavns Kommune.

### VIDERE PROCES

Når Teknik- og Miljøudvalget har taget stilling til en eventuel dispensation fra lokalplanen, meddeler forvaltningen dispensation og byggetilladelse.

Hjalte Aaberg

Tina Saaby

## **BILAG**

[Bilag 1 til indstilling af terrænparkering i Ørestad Syd - illustrerende folder](#)



## 12. Bylivsregnskab 2010 (2011-43656)

Københavns Kommune har som den første by i verden udviklet et bylivsregnskab. Der er således tale om et pionerarbejde, der understøtter og dokumenterer Københavns position som en by med et unikt byliv. "Bylivsregnskab. Tendenser i det københavnske byliv 2010" forelægges hermed til godkendelse som vurdering af status på de tre 2015-mål i udspillet "Metropol for Mennesker".

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler overfor Borgerrepræsentationen

1. at de tre pjecer "Bylivsregnskab. Tendenser i det københavnske byliv 2010" godkendes jf. bilag 1 "Mere byliv for alle", bilag 2 "Flere går mere" og bilag 3 "Flere bliver længere",
2. at opfølgningen på de tre overordnede mål i "Metropol for Mennesker" gentages årligt.
3. at bylivsregnskabet resultater indgår i prioriteringen af Teknik- og Miljøforvaltningens indsatser, og at en vurdering af mulighederne for at nå målene indgår i den årlige opfølgning.
4. at Teknik- og Miljøforvaltningen tager initiativ til en dialogproces med lokaludvalg, ældebestyrelser og andre interessenter for at kvalificere og få ideer til indsatser, der kan styrke bylivet i hele København.

### PROBLEMSTILLING

Borgerrepræsentationen godkendte den 10. juni 2009 udspillet "Metropol for Mennesker". Udspillet rummer tre konkrete mål for udviklingen af bylivet i København frem mod 2015. Formålet med udspillet var dels at give retning for Teknik- og Miljøforvaltningens eget arbejde dels at være udgangspunkt for dialogen med forvaltningens samarbejdspartnere.

Teknik- og Miljøforvaltningen har nu udarbejdet et bylivsregnskab, hvis primære opgave er at følge op på fremdriften i opfyldelsen af målene og give mulighed for at målrette nye initiativer. Sekundært giver det mulighed for at følge udviklingen af bylivet generelt og dokumentere effekten af forvaltningens indsatser i byens rum.

### LØSNING

Bylivsregnskabet 2010 består af tre digitale pjecer, der præsenterer hovedresultaterne i en let tilgængelig form. Som supplement hertil vil Københavns Kommunes hjemmeside rumme alle data fra regnskabet i tabelform. Her kan rådgivere, forvaltningens egne medarbejdere, organisationer og andre med en specifik interesse dykke ned i de tal, de særligt søger.

Regnskabet data er indhentet fra

- o Tællinger af fodgængere og ophold i marts og juni måned 2010
- o Borgerpanelundersøgelser
- o Teknik- og Miljøforvaltningens registreringer af fx tilladelser til udeserveringer.

Både tællinger og borgerpanelundersøgelser er behæftet med nogen statistisk usikkerhed. Bylivsregnskabet kan derfor primært beskrive de overordnede tendenser, mens de specifikke tal skal bruges med et vist forbehold.

### Status på målene

Udspillet ”Metropol for Mennesker” rummer tre overordnede mål med overskrifterne: ”Mere byliv for alle”, ”Flere går mere” og ”Flere bliver længere”. De tre mål repræsenterer tre vigtige aspekter af bylivet: Mangfoldighed, fodgængere og ophold. Cyklister og ophold i byens grønne områder er også væsentlige dele af Københavns byliv, og der følges op på disse målsætninger i Københavns Miljøregnskab og Cykelregnskabet.

Bylivsregnskabet 2010 udgør nulpunktet for opfølgningen på de tre 2015-mål og vil fremover gentages årligt. I det følgende beskrives status på hvert mål, og der nævnes nogle af de vigtigste igangværende indsatser, der har indflydelse på fremdriften.

Bylivsregnskabet bidrager med meget læring om bylivet og københavnernes oplevelse heraf. Det vil derfor indgå som grundlag for både den politiske og administrative prioritering af daglige indsatser, strategiske projekter og den løbende byudvikling herunder bidrage til at prioritere hvilke nye indsatser, der skal sættes i gang for at nå målene. Årets regnskab illustrerer fx tydeligt at mere grønt i byen inviterer til både at gå og opholde sig mere i byens rum. I forbindelse med den årlige opfølgning vil forvaltningen vurdere mulighederne for at nå målene med de planlagte indsatser, parallelt til Miljøregnskabets vurdering af Miljømetropolens mål.

### Mere byliv for alle

*Målet er:* I 2015 er 80 % af københavnernes tilfredse med mulighederne for at deltage i bylivet.

København vil have et mangfoldigt byliv, hvor alle har mulighed for at deltage. For at måle på hvor mangfoldigt bylivet opleves, har forvaltningen valgt at spørge et repræsentativt udvalg af københavnere om graden af deres tilfredshed. Hvis en mangfoldighed af borgere er tilfredse, må vi antage at byen tilbyder et mangfoldigt byliv.

*Status:* Undersøgelsen viser, at 89 % af københavnernes er tilfredse med deres muligheder for at deltage i bylivet i bred forstand. Målet er således nået for 2010, men når vi spørger ind til mere specifikke former for byliv, er billedet mere broget. Fx er tilfredsheden med muligheden for at finde fred og ro i lokalområdet 59 %, mens tilfredsheden med muligheden for at sidde udendørs på cafeer og restauranter i lokalområdet er 79 %.

*Indsatser:* At styrke bylivets mangfoldighed kræver selvsagt indsatser på mange områder, men målingerne på de mere specifikke områder antyder, hvor der er behov for særlige indsatser. Blandt igangværende projekter, der støtter op om målet, er Gang i København, Storbyhaver, Københavns Gårdhaver og By for alle.

### Flere går mere

*Målet er:* I 2015 er fodgængertrafikken steget med 20 % i forhold til i dag.

At gå giver os mulighed for at bruge vores sanser, at gå på opdagelse og for at møde andre mennesker. Fodgængere er derfor en vigtig del af bylivet. Samtidig øger det sundheden og er miljømæssig bæredygtigt.

*Status:* I dag går københavnernes i gennemsnit 9,86 minutter om dagen iflg. DTU's transportvaneundersøgelse. Tallet dækker de ture, hvor man er gået hele vejen fra start til slut og ikke har brugt andre transportmidler undervejs. Det er vores mål, at dette tal skal stige til 12 minutter i 2015.

De fleste af os går dog langt mere på en dag. Når vi inkluderer gåturene til cyklen, til bilen og bussen går 40 % mellem en halv og en hel time om dagen. Og særligt i weekenden går vi længere ture på over 1 time.

*Indsatser:* Forvaltningen har udarbejdet et forslag til fodgængerstrategi, som beskriver fire fokusområder, hvor potentialet for vækst i fodgængertrafikken vurderes at være højest: Udvikling af gå-kultur, fodgængertrusser og mødesteder, strøggader samt trafikknudepunkter. Fodgængerstrategien har været i offentlig høring 24. januar - 27. marts 2011 og forventes indstillet til godkendelse i TMU den 22. august 2011.

### Flere bliver længere

*Målet er:* I 2015 opholder københavnernes sig 20 % mere i byens rum end i dag.

Ophold i byen dækker over mange forskellige slags aktiviteter. Fra cafeophold til ophold på legepladser, at bruge byen til idræt, deltage i arrangementer eller bare få frisk luft og kigge på mennesker.

*Status:* I 2010 opholdt københavnernes sig på torve, pladser og strøggader i gennemsnit 1 time og 28 minutter om ugen og vores mål for 2015 er således 1 time og 45 minutter om ugen. Tallet er ikke eksakt, men baseret på en spørgeundersøgelse, hvor folk skulle vurdere hvor tit og hvor længe, de typisk slog sig ned i byens rum. Undersøgelsens resultat viser selvfølgelig, at der er store variationer hen over årtiderne; 60 % opholder sig over en time i byens rum om sommeren, mens det om vinteren kun er 6 %.

*Indsatser:* Det rekreative byliv og de gode oplevelser foregår kun, hvis der er rart at være i byens rum. Men det er vigtigt ikke kun at invitere til byliv i Indre by, der allerede bruges intensivt, men fokusere lige så meget på det lokale hverdagsbyliv i alle bydelene. Blandt indsatserne, der har som mål at øge opholdet i byen, kan nævnes områdefornyelserne, Plads til Leg og Metropolzonen.

## **ØKONOMI**

Bylivsregnskabet har et årligt budget på 500.000 kr., som p.t. kan rummes indenfor forvaltningens driftsramme.

## **VIDERE PROCES**

Hvis Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen godkender bylivsregnskabet, vil forvaltningen tage initiativ til en dialogproces med lokaludvalg, ældreråd og andre interessenter, som beskrevet i bilag 5.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil fremover indarbejde bylivsundersøgelser i relevante anlægsprojekter. Undersøgelserne gennemføres før og efter projektet udføres og kan således dokumentere, om projektet har haft den tilsigtede effekt på fx omfanget af ophold eller antallet af fodgængere.

Hjalte Aaberg

/Tina Saaby

## **BILAG**

[Bilag 1 - Mere byliv for alle](#)

[Bilag 2 - Flere går mere](#)

[Bilag 3 - Flere bliver længere](#)

[Bilag 4 - Ligestillingsvurdering](#)

[Bilag 5 - Forslag til borgerdialogforløb](#)



### 13. 2. behandling af budget 2012 (2011-48556)

Teknik- og Miljøudvalget skal godkende de overordnede rammer for Budget 2012, ønsker til budgettet, andre obligatoriske afleveringer samt det fortsatte arbejde med budgettet.

#### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at de overordnede rammer for budget 2012 godkendes og oversendes til Økonomiudvalget,
2. at ønsker til budget 2012 og prioriteringen af disse godkendes,
3. at de forvaltningsspecifikke besparelser til budget 2012 godkendes,
4. at Teknik- og Miljøudvalget forelægges en indstilling om tilpasning af kommunens byggesagsgebyrer og
5. at Teknik- og Miljøforvaltningen bemyndiges til, i samarbejde med Økonomiforvaltningen at foretage tekniske og redaktionelle ændringer i det fremlagte budgetmateriale for 2012.

#### PROBLEMSTILLING

Økonomiudvalget besluttede den 2. februar 2011 rammerne for udvalgenes budgetbidrag for 2012 og budgetoverslag 2013-15. Teknik- og Miljøforvaltningen har med udgangspunkt i Økonomiudvalgets udmelding af de økonomiske rammer samt Teknik- og Miljøudvalgets tilkendegivelser på det ordinære budgetseminar den 7. marts 2011, udarbejdet et budget for Teknik- og Miljøudvalget i 2012.

22. marts har Økonomiudvalget behandlet indstilling om regulering af budgetrammerne for 2012 på baggrund af ny befolkningsprognose samt efterregulering af 2011 (aktivitetstilpasninger).

Ifølge tidsplanen skal udvalgenes bidrag afleveres senest den 6. maj 2011, og det vil herefter indgå i kommunens samlede budgetforslag for 2012.

#### LØSNING

Teknik- og Miljøudvalget fik inden budgetseminaret den 7. marts 2011 udsendt det komplette budgetmateriale. Dette materiale er i let revideret udgave vedlagt som bilag 1.

Teknik- og Miljøudvalget skal ved denne 2. behandling af budgetbidrag 2012 godkende dette materiale herunder forvaltningens forslag til forvaltningsspecifikke besparelser og den forelagte prioritering af budgetønskerne.

##### *De økonomiske rammer*

De overordnede rammer er beregnet på baggrund af de fremskrevne bevillinger i budget 2011, korrigeret for tekniske ændringer samt ændringer som følge af tidligere beslutninger. Der er dermed tale om et teknisk fremskrevet budget uden nye prioriteringer.

I afsnittet ØKONOMI ses en hovedtabel over udvalgets ramme.

Den *rammebelagte drift* udviser en stigning på 6 mio. kr. fra 2011 (778 mio. kr.) til 2012 (784 mio. kr.) og er hermed stort set konstant. Faldet på 20 mio. kr. fra 2012 til 2013 (764 mio. kr.), skyldes især udfasning af renholdningsstrategien.



Der arbejdes videre med Den Helhedsorienterede Driftsstrategi, således som det også præsenteredes ved budgetseminaret den 7. marts 2011.

Forvaltningen vil, for yderligere at støtte strategien, forelægge en sag om udmelding af Byens Trafikråd. Provenuet herfra kan dermed indgå i Den Helhedsorienterede Driftsstrategis omprioriteringer. Sagen planlægges forelagt inden sommer, hvorved en rimelig varsling af rådets øvrige medlemmer muliggøres.

Budgettet er lagt ud fra fortsat forventning om færre byggesagsgebyrer, dog er der indregnet en langsommere afmatning af byggeområdet.

Gebyrerne for en række byggerier i Københavns Kommune er væsentligt under landsgennemsnittet og også under niveauet i de omkringliggende kommuner. Det er en forudsætning for den effektiviseringsstrategi udvalget har behandlet, at der kommer øgede indtægter via byggesagsgebyrerne. Derfor er der i bilag 1.7 vedlagt et budgetnotat, som beskriver scenarier for højere byggesagsgebyrer. Det indstilles, at udvalget får fremlagt en sag herom snarest.

*Anlægsområdet* udviser i forhold til budget 2011 (1016 mio. kr.) en faldende udgiftsprofil på 70 mio. kr. i 2012 (946 mio. kr.) og yderligere på 33 mio. kr. i 2013 (813 mio. kr.). I 2014 stiger budgettet til 1.041 mio. kr. primært på grund af Nordhavnsprojektet. Der sker traditionelt en fremflytning af midler i de næstfølgende år i takt med projekternes realisering.

Der er i de kommende år primært afsat midler til Nordhavnsvej og standardforbedringer af færdselsarealer.

Der er ikke afsat midler til at igangsætte og understøtte væsentlige tiltag inden for

- Cykelområdet - grøn mobilitet
- Klimaområder - klima
- Genopretning af vejområdet
- Opfølgning på og færdiggørelse af den igangsatte byudvikling

Der er i (tids)begrænset omfang afsat midler til at finansiere indsatser inden for

- Nye Lommeparker - grønne

Mulighederne for omprioritering af anlægsmidlerne er lille, pengene er disponeret.

Der er ledige midler i 2015.

#### *Forvaltningsspecifikke besparelser*

Udvalgene er blevet pålagt at udarbejde forslag til forvaltningsspecifikke besparelser for samlet set 200 mio. kr.. Teknik- og Miljøudvalgets andel af denne besparelse udgør 5,4 mio. kr. Besparelsen er endnu ikke indarbejdet i rammerne, men skal afleveres særskilt til Økonomiudvalget i forbindelse med afleveringen af budgetbidraget.

Forvaltningen foreslår følgende forvaltningsspecifikke besparelser (jf. bilag 1.6):

#### Forvaltningsspecifikke besparelser (i 1.000 kr.)

- |                                                   |                             |
|---------------------------------------------------|-----------------------------|
| 1. Yderligere effektivisering af indkøb           | 3.900 kr.                   |
| 2. Yderligere effektivisering af arealanvendelsen | 1.500 kr.                   |
| 3. Yderligere effektivisering ved digitalisering  | 1.000 kr. (fra 2013)        |
|                                                   | <u>2012 i alt 5.400 kr.</u> |

#### *Budgetønsker*

Budgetbidraget skal endvidere indeholde udvalgets budgetønsker i prioriteret rækkefølge.

Forvaltningen foreslår følgende prioritering på baggrund af udvalgets drøftelser på budgetseminaret:

1. Nye almene familieboliger	16. Storbyhaver
2. Digitalisering af byggesagsbehandlingen	17. Boligsociale helhedsplaner
3. Cykelpakke V	18. Sikre skoleveje
4. Nordhavn - Promenade ved Sandkaj	19. Smart Grid
5. Restaurering af Harrestrup Å	20. Stibro fra Teglholmen til Amager Fælled
6. Udsatte boligområder - medfinansiering af infrastruktur	21. Nørrebrogade 2. etape

7. Klimatilpasning	22. Gågade i Lille- og Store Strandstæde
8. Metrocityringens stationsforbindelser	23. Bekæmpelse af trafikstøj
9. Flere træer i byen	24. Klimavenligt affald
10. Kunstgræsbaner i Husumparken	25. Toftegårds Plads
11. Århusgade ved Nordhavn Station	26. Fodgængerindsatser
12. Amager Strandpark	27. Citylogistik
13. Elmegade	28. Fleksibelt gaderum
14. Musiktorvet	29. Cykelpakke VI
15. Ørestad - Ombygning af Kay Fiskers Plads	

Som nævnt ovenfor er der først ledige anlægsmidler i 2015.

## ØKONOMI

	2011*	2012*	2013*	2014*	2015*
<b>Serviceudgifter, rammebelagt drift</b>	778.024	783.779	763.996	778.987	790.784
<b>Anlæg</b>	1.015.981	946.103	812.963	1.041.179	389.045
<b>Efterspørgselsstyrede overførsler</b>	3.000	3.000	3.392	3.353	3.313
<b>I alt</b>	<b>1.797.005</b>	<b>1.732.881</b>	<b>1.580.351</b>	<b>1.823.519</b>	<b>1.183.142</b>

\*løbende priser

Tabellen er ganske kort kommenteret i afsnittet ovenfor.

Teknik- og Miljøudvalgets økonomiske ramme er med indkaldelsescirkulæret og de efterfølgende justeringer som ovenstående. For uddybende bevillingstabeller, se bilag 1.2.

## VIDERE PROCES

- 6. maj 2011 Frist for udvalgenes indsendelse af budgetbidrag til Økonomiudvalget
- 7. juni 2011 Økonomiudvalget behandler redegørelse om de indberettede budgetbidrag (Juniindstillingen)
- 29. juni 2011 Frist for aflevering af udvalgenes tilrettede budgetbidrag til Økonomi-forvaltningen pba. Juniindstillingen og kommuneaftalen
- 24. aug. 2011 Økonomiudvalget 1. behandler budgetforslag 2012 (Augustindstillingen)
- 1. og 5. sept. 2011 Borgerrepræsentationen 1. behandler budgetforslag 2012
- 19. sept. 2011
- kl. 12.00 Frist for ændringsforslag
- 23. sept. 2011 Udsendelse af fortegnelse over ændringsforslagene til Borgerrepræsentationen
- 27. sept. 2011 Økonomiudvalget 2. behandler budgetforslag 2012
- 28. sept. 2011
- kl. 12.00 Frist for underændringsforslag
- 30. sept. 2011 Afstemningsprogram med indarbejdede underændringsforslag udsendes til Borgerrepræsentationen
- 4. okt. 2011 Afstemningsprogram med indarbejdede underændringsforslag forelægges Økonomiudvalget
- 6. okt. 2011 Borgerrepræsentationen 2. behandler budgetforslag 2012

Pernille Andersen

/Martin Nordrup Andersen

## BILAG

[Bilag 1.0 Indholdsfortegnelse](#)

[Bilag 1.1 Udvalgsafsnit](#)

[Bilag 1.2 Bevillingsoversigt og -tabeller](#)

[Bilag 1.3 Takstoversigt](#)

[Bilag 1.4 Investeringsplan 2012-2015](#)

[Bilag 1.5 Budgetønsker](#)

[Bilag 1.6 Forvaltningsspecifikke effektiviseringer](#)

[Bilag 1.7 Notater](#)

[Bilag 1.8 Budgetspillekort](#)



#### 14. Disponering af TMU's ledige anlægsmidler (2011-48156)

Teknik- og Miljøudvalget skal godkende disponeringen af udvalgets anlægsramme i 2015.

#### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender,

1. at der afsættes rådighedsbeløb for i alt 95 mio. kr. (2011 p/l) i 2015 til udskiftning af gadebelysning (55,0 mio. kr., funktion 2.28.23.3), Genopretning af veje i kombination med andre projekter (19,8 mio. kr., funktion 2.28.23.3), sikre skoleveje på Amager (13,4 mio. kr., funktion 2.28.23.3), renovering af Knippelsbro (5,0 mio. kr., funktion 2.28.23.3) og midler til broåbning (1,8 mio. kr., funktion 2.22.01.3).

#### PROBLEMSTILLING

Som følge af indkaldescirkulæret udstikkes udvalgets budgetrammer for indeværende budgetår samt overslagsår. Som konsekvens af dette, findes der udisponerede anlægsmidler i 2015, som skal disponeres til specifikke projekter.

Under Teknik- og Miljøudvalget er der årligt afsat anlægsmidler til større genopretningsarbejder, som udvalget kan disponere over, og i 2015 er der således 95 mio. kr. som endnu ikke er disponeret. Disse anlægsmidler er tiltænkt større genopretningsarbejder, der ikke kan dækkes i den nuværende driftsramme.

Indstillingen ”Disponering af Teknik- og Miljøudvalgets anlægsmidler” blev den 28. februar 2011 udskudt. Udvalget anmodede om yderligere information vedrørende anlægsrammen samt de foreslåede projekter. Yderligere beskrivelse af disse findes i bilag 1 og bilag 2. I bilag 2 er oplyst og beskrevet alternative projekter til de foreslåede.

Projekterne, der er nævnt under punktet løsning, er Teknik- og Miljøforvaltningens forslag til en prioritering af midlerne. Der er mulighed for at disponere midlerne på de oplyste projekter i bilag 2.

#### LØSNING

I 2015 er der på Teknik- og Miljøudvalgets anlægsramme 95 mio. kr., som endnu ikke er disponeret. Formålet med anlægsrammen er, at der skal kunne gennemføres større genopretningsarbejder som anlægsprojekter, hvorfor der ikke er afsat midler til disse i driftsrammen. En del af midlerne har tidligere været afsat i en række puljer til gennemførelse af projekter under trafiksikkerhedsplanen, hastighedsplanen og andre planer, som har betydning for trafiksikkerheden i byen. Se bilag 1 for yderligere information vedrørende TMUs anlægsramme.

Med henblik på udvalgets prioritering af projekter i sagen har Teknik- og Miljøforvaltningen gennemgået rammen i overensstemmelse med udvalgets anmodning. Derudover har forvaltningen forholdt sig til de projekter, som udvalget på mødet den 28. februar har bedt forvaltningen om at forholde sig til. Forvaltningen vil foreslå, at midlerne ligesom tidligere hovedsageligt afsættes til større genopretningsarbejder, så der fortsat er mulighed for at lave større genopretninger, som der ikke er driftsmidler til. Det er i hovedtræk områder, som er væsentlige for byens fortsatte udvikling, der skal prioriteres, herunder områder der har været berørt af annulleringen af anlægsmidler i budget 2009.

Annulleringen har betydet, at der i en årrække ikke har været midler til de større genopretningsarbejder, og derfor er der et efterslæb på renovering af broer, belysning, bolværker mv. Det betød, at der i budgetaftalen for 2011 måtte afsættes midler til renovering af Sjællandsbroen.

Forvaltningen foreslår på baggrund af dette, at der disponeres midler til følgende projekter.

**1. 55 mio. kr. til udskiftning af lysarmaturer.** Kommunen skal udskifte armaturer med kviksvølvlyskilder til miljøvenlige lyskilder inden 1. januar 2015, da der i 2009 blev gennemført lovgivning i EU (ECO-direktivet), som medfører, at kviksvølvlyskilder er ulovlige pr. 1. januar 2015. Forvaltningen foreslår derfor at 55,0 mio. kr. afsættes som rådighedsbeløb til udskiftning af kviksvølvlyskildearmaturer. For 55,0 mio. kr. vil alle 11.000 af kommunens tilbageværende kviksvølvlyskildearmaturer kunne udskiftes. Midlerne vil i reperiodiseringen af anlægsrammen, som behandles af Borgerrepræsentationen den 16. juni 2011, blive søgt fremrykket, så udskiftningen kan ske inden 1. januar 2015, hvor lovgivningen træder i kraft.

Udskiftning af alle kviksvølvlyskildearmaturer til andre lyskilder vil desuden medføre en reduktion i CO<sub>2</sub>-udledningen fra belysning på 9,5 % i forhold til 2005-niveauet.

**2. 19,8 mio. kr. til Genopretning af veje i kombination med andre projekter.** En lang række af kommunens veje trænger til renovering af kørebaner og belægninger, men er ikke medtaget i budgettet. På flere af disse strækninger, bl.a. Gammel Kongevej / Ved Vesterport, Roskildevej (mellem Peter Bangs Vej og kommunegrænsen) og Emdrupvej, er der desuden behov for gennemførelse af andre projekter af anlægskarakter, og forvaltningen foreslår derfor, at der laves samlede anlægsprojekter, hvor genopretningen af vejene indgår. Mht. Gammel Kongevej / Ved Vesterport er der behov for trafiksikring af strækningen, Roskildevej er støjplaget samt har behov for øget trafikikkerhedstiltag, og ift. Emdrupvej er Lokaludvalget fremkommet med en række forslag til mindre forbedringer, som med fordel kunne gennemføres i sammenhæng med genopretningen.

**3. 13,4 mio. kr. til sikre skolevej på Amager,** så der i forbindelse med sammenlægning af skoledistrikter på Amager kan etableres sikre skoleveje.

Børne- og Ungdomsforvaltningen har besluttet en sammenlægning af fire skoler på Amager gældende fra skoleåret 2011/12. Ændrede skoledistrikter betyder ændret trafikal adfærd hos elever og forældre. Der kan trafikalt kompenseres med bedre krydsningsmuligheder af Amagerbrogade, en 40 km/t hastighedszone i området omkring skolerne, flere små hastighedsdæmpende foranstaltninger, samt cykelparkering og afsætningsmuligheder

**4. 5 mio. kr. til renovering af Knippelsbro** så renoveringsarbejdet kan gennemføres med tilskud på 3 mio. kr. fra By og Havn, inden driften af broerne i 2012 overdrages til Københavns Kommune.

Det vurderes, at den nødvendige renovering af Knippelsbro vil koste ca. 8 mio. kr.

**5. 1,8 mio. kr. til broåbninger** i forbindelse med Københavns kommunes overtagelse af broåbninger i Københavns havn.

I forbindelse med Københavns Kommunes overtagelse af driften af Langebro og Knippelsbro fra By & Havn I/S 24. januar 2012, skal Teknik- og Miljøforvaltningen varetage betjeningen af broåbninger for disse samt for de øvrige eksisterende oplukkelige broer i Inderhavnen. Sagen er yderligere beskrevet i dagsordenpunktet ”Broåbningspolitik - efter høring” på indeværende møde.

## ØKONOMI

Der afsættes følgende rådighedsbeløb på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg: 55,0 mio. kr. på funktion 2.28.23.3 til udskiftning af kviksvølvlyskildearmaturer

19,8 mio. kr. på funktion 2.28.23.3 til Genopretning af veje i kombination med andre projekter

13,4 mio. kr. på funktion 2.28.23.3 til sikre skoleveje på Amager

5 mio. kr. på funktion 2.28.23.3 til renovering af Knippelsbro

1,8 mio. kr. på funktion 2.22.01.3 til broåbning

Midlerne søges fremrykket i sagen TMU's anlægsramme 2011-2015, som behandles af Teknik- og Miljøudvalget 16. maj 2011. I sagen er der mulighed for at reperiodisere budgettet for de enkelt projekter, således at de er i overensstemmelse med processen for anlægsarbejdet. Det betyder, at projekterne, som der afsættes budgetmidler til i 2015, kan fremrykkes. Borgerrepræsentationen behandler den 16. juni 2011 sagen Anlægsoversigt, hvor TMU's anlægsramme 2011-2015 indgår.

## **VIDERE PROCES**

Midlerne frigives til de konkrete anlægsprojekter ved særskilt indstilling til Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen.

Hjalte Aaberg

/Martin Nordrup Andersen

## **BILAG**

[Bilag 1: Supplerende beskrivelse af TMUs anlægsramme](#)

[Bilag 2: Beskrivelse af projekter](#)



## 15. Takstoversigt for affaldsgebyrer 2011 (2011-36514)

Borgerrepræsentationen skal godkende takstoversigt med satserne for erhverv: genbrugspladsgebyr, administrationsgebyr og gebyr for ordningen for dagrenovationslignende affald fra erhverv.

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at forslag til takstoversigt for 2011 godkendes for så vidt angår gebyrerne for erhverv, bilag 1, idet Borgerrepræsentationen den 27. januar 2011 godkendte gebyrerne for private boliger.

### PROBLEMSTILLING

Den 27. januar 2011 godkendte Borgerrepræsentationen takstoversigt for 2011 med satserne for de affaldsgebyrer, der vedrører husstandene og som opkræves hos grundejerne over ejendomsskattebilletten. Godkendelsen af satserne for gebyrerne for virksomheder blev udskudt til senere, da der var varslet ændringer af affaldsbekendtgørelsen, som havde betydning for erhvervsgebyrerne. Den nye affaldsbekendtgørelse er trådt i kraft den 1. januar 2011, uden at der skete ændringer af de centrale dele af gebyrreglerne. Takstoversigten med erhvervsgebyrerne for 2011 forelægges derfor nu til Borgerrepræsentationens godkendelse.

### LØSNING

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 13. december 2010 godkendte udvalget alle husholdningsgebyrerne, men udskød beslutningen vedrørende erhvervsgebyrerne, da der var ændringer på vej til affaldsbekendtgørelsen. Der mangler derfor godkendelse af det lovpligtige administrationsgebyr og genbrugspladsgebyr for erhverv samt gebyret for erhvervs deltagelse i dagrenovationsordningen.

Affaldsbekendtgørelsen, bekendtgørelse nr. 1632 af 21. december 2010 om affald, endte med ikke at indeholde ændring af betydning for fastsættelse af gebyrer for virksomheder for 2011. Miljøministeren har imidlertid nedsat en arbejdsgruppe, der skal udarbejde et forslag til, hvordan genbrugspladsordningen for virksomheder kan ændres til en tilvalgsordning. Så vil virksomhederne kun skulle betale genbrugspladsgebyr, hvis virksomheden har tilmeldt sig ordningen.

Forvaltningen er sammen med KL i tæt dialog med Miljøstyrelsen i et forsøg på at sikre en administrerbar ordning. Ændringerne vil dog tidligst kunne få virkning fra 1. januar 2012. På grund af uklarhed om den fremtidige ordning, har forvaltningen indstillet, at der ikke investeres i omkostningsfulde kontrolforanstaltninger, som fx bom og vægt på genbrugsstationerne.

En forventet konsekvens af tilmeldeordningen på kort sigt er, at genbrugspladsgebyret for såvel virksomheder som husholdninger vil stige, da der vil være færre brugere til at dække de faste udgifter. På længere sigt vil kommunen kunne tilpasse kapaciteten til det reelle behov, så de faste udgifter falder og dermed gebyret.

Administrationsgebyret er fastsat som et gennemsnitsgebyr (samme gebyr for alle virksomheder) og genbrugspladsgebyret er differentieret efter branchekode og antal ansatte, så fx håndværksvirksomheder med mere end 10 ansatte betaler 16 gange gebyret for øvrige virksomheder, jf. affaldsbekendtgørelsens § 61. Det følger af bekendtgørelsens § 62, hvilke virksomheder, der skal betale

gebyr. Nogle virksomheder er på forhånd fritaget for gebyrbetaling og andre kan ansøge om at blive fritaget for gebyrbetalingen.

I 2010 blev der sendt faktura til ca. 29.000 virksomheder i København. Forvaltningen har fået mere end 13.000 henvendelser vedrørende erhvervsgebyrer og ca. 7.500 ansøgninger om fritagelse for gebyrbetalingen. Ca. 5.000 af disse ansøgninger er blevet imødekommet, og der er blevet meddelt afslag til resten, ca. 2.500.

Da reglerne som nævnt ikke er blevet ændret, vil opkrævningen af erhvervsgebyrerne for 2011 blive administreret på samme måde, som opkrævningen i 2010. Det antages dog, at der bliver færre fritagelsesansøgninger at behandle i 2011, da forvaltningen på forhånd vil fritage ca. 4000 virksomheder fra udvalgte brancher med nul ansatte, der skønnes ikke at have en egentlig affaldsproduktion.

### *Gebyr for dagrenovationsordningen*

Som det fremgik af indstillingen til udvalgets møde den 13. december 2010 om husstandsgebyrerne, så er det en konsekvens af de nye regler i affaldsbekendtgørelsen, at der ikke længere kan opkræves en forbrugsafhængig betaling hos de virksomheder, der drives fra blandede bolig- og erhvervsjendomme. I stedet fastlægges virksomhedernes betaling for deltagelse i dagrenovationsordningen som en fast betaling differentieret i forhold til virksomhedens branchekoderegistrering og registreringen af antal ansatte i CVR. Fx betaler en restaurationsvirksomhed med mere end 5 ansatte 8.000 kr. ekskl. moms om året for deltagelse i dagrenovationsordningen og virksomheder med mindre end 5 ansatte, der hører til gruppen af øvrige virksomheder, betaler kr. 800 om året.

For virksomheder på egen matrikel vil opkrævningen fortsat være forbrugsafhængig. Gebyret udgør 11. kr. pr. liter beholdervolumen.

## **ØKONOMI**

Indstillingen vil påvirke kommunen, idet kommunale gebyrpligtige institutioner (med et p-nummer) vil blive opkrævet administrationsgebyr og genbrugspladsgebyr.

De store administrative omkostninger, der er forbundet med at opkræve gebyrer direkte hos virksomhederne efter CVR er indregnet i administrationsgebyret, der opkræves hos virksomhederne. Administrationsgebyret dækker kommunens omkostninger til administration af affaldsordninger og planlægning. Når antallet af fritagne virksomheder også indregnes, stiger administrationsgebyret fra 816 kr. til 1.080 kr. om året.

Amagerforbrændings udgifter til drift af kommunens genbrugsstationer stiger med 35 mio. kr. i 2011 til i alt 106,7 mio. kr. pga. ændret regnskabspraksis. Før de nye regler på affaldsområdet trådte i kraft, blev omkostningerne til genbrugspladserne betalt dels via Amagerforbrændings indtægter på affaldsforbrænding dels via medlemstaksten (som følger indbyggertallet i kommunerne). Siden er genbrugspladsernes økonomi blevet udskilt, og omkostningerne fordeles mellem kommunerne.

Ifølge Affaldsbekendtgørelsen skal kommunen fordele omkostningerne på henholdsvis husholdninger og virksomheder i overensstemmelse med de omkostninger til håndtering, som hhv. husholdninger og virksomheder giver anledning til.

Erhvervene leverer 43 % af det modtagne affald på genbrugspladserne og skal derfor opkræves en tilsvarende andel af kommunens udgifter, i alt ca. 45 mio. kr. Affaldsbekendtgørelsen indeholder en fordelingsnøgle for fastsættelse af genbrugspladsgebyret, som betyder, at genbrugspladsgebyret for gruppen ”Øvrige virksomheder” stiger fra 573 kr. i 2010 til 1.100 kr. i 2011, når der også tages højde for antallet af fritagne virksomheder. For gruppen ”Håndværkere og anlægsgartnere med mere end 10 ansatte” stiger det årlige gebyr fra 9.503 kr. til 17.580 kr.

Stigningen i både administrationsgebyr og genbrugspladsgebyr i 2011 er meget markant og vil særligt påvirke de små erhvervsdrivende med 0-1 ansatte.



Erhvervsgebyrerne fordeler sig således i henhold til det vedtagne årsbudget:

	<b>Gebysats</b>	<i>Budget 2011</i>
	<b>(kr.) ekskl. moms</b>	<i>(mio. kr.)</i>
Administrationsgebyr	1.080	27,0
Gebyr dagrenovation	(800, 1600, ... 8.000)	25,0
Genbrugspladsgebyr	(1.100, 8.790, 13,185, 17.580)	45,0
<i>Samlet indtægt (mio. kr.)</i>		<b>97,0</b>

## **VIDERE PROCES**

Når indstillingen er godkendt i Borgerrepræsentationen træder de nye takster i kraft umiddelbart efter. Forvaltningen påregner at udsende gebyropkrævning til virksomhederne i løbet af august måned.

Hjalte Aaberg

/Mikkel Aarø-Hansen

## **BILAG**

[Bilag 1 - Takstoversigt for affaldsgebyr 2011](#)



## 16. Cykelstrategi 2011-2025 (2011-47320)

Teknik- og Miljøudvalget skal godkende høringsudgave af ny cykelstrategi for Københavns Kommune, samt godkende processen for høring

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik - og Miljøudvalget godkender

1. høringsudgave af ny cykelstrategi for Københavns Kommune: ”Fra god til verdens bedste - Københavns cykelstrategi 2011-2025” (bilag 1)
2. at ny cykelstrategi sendes i høring.
3. at høringen sker som beskrevet i bilag 2, proces for høring

### PROBLEMSTILLING

Københavns Kommunes nuværende cykelstrategi (”Cykelpolitik 2002-2012”) er - som det fremgår af titlen - på vej til at udløbe. Hertil kommer, at der siden vedtagelsen af strategien fra 2002 er sket meget på cykelområdet, både på gaden og vedrørende de politiske målsætninger på området. Hvad sidstnævnte angår mest markant, at det som led i beslutningen om ”København som Miljømetropol” i 2007 er besluttet, at København skal stile efter at blive verdens bedste cykelby.

Det har skabt et behov for en ny strategi på området som er tilpasset de politiske målsætninger på området, og som kan anvendes som ramme for de mere langsigtede og overordnede prioriteringer på cykelområdet.

### LØSNING

*Ny cykelstrategi:*

Cykelområdet er kendetegnet ved at bestå af et stort antal mindre projekter. For at undgå en strategi der drukner i detaljer og specifikke projekter, er der i stedet valgt en form med fokus på en mere overordnet beskrivelse af tre overordnede temaer som er af afgørende betydning for, hvor mange københavnere der cykler og hvor godt det er at cykle i København. Disse tre temaer er: Rejsetid, komfort og tryghed.

Udover de tre overordnede temaer, sammenfatter strategien målene på cykelområdet og opstiller et bud på en samlet ”opskrift” for ”verdens bedste cykelby”.

Strategien er baseret på viden bl.a. fra effektvurderinger af Københavnske cykelprojekter, Københavns Kommunes cykelregnskab, DTUs transportvaneundersøgelser og fra udenlandske byer, særligt Holland. Desuden har den omfattende inddragelse af byens lokaludvalg og andre eksterne parter i forbindelse med kommunens arbejde med ”Handlingsplan for Grøn Mobilitet” (endnu ikke publiceret) givet mange nyttige input, som også er medtaget i arbejdet med strategien.

Samlet set udstikker strategien retningslinjerne for de kommende års prioriteringer på cykelområdet. Retningslinjer som dels vil blive brugt i den daglige prioritering i forvaltningen, dels vil danne baggrund for indspil fra forvaltningen til det politiske niveau, når der politisk ønskes igangsat nye aktiviteter på cykelområdet eller af relevans for cykelområdet.

Strategien har endvidere været genstand for drøftelser mellem samtlige partier i Borgerrepræsentationen forud for fremsendelsen til Teknik- og Miljøudvalget.

#### *Forslag til Høring:*

Der foreslås en proces der går på tre ben:

- Masterclass med udvalgte enkeltpersoner / firmaer der arbejder indenfor cykel/byplanlægningsområdet
- Møder med interesseorganisationer, bl.a. Dansk Cyklist Forbund og FDM
- Elementer i strategien drøftes i fokusgruppe-interviews med Københavnerne og det vil være muligt at kommentere strategien på [www.kk.dk/cyklernesby](http://www.kk.dk/cyklernesby)

Fokus for høringen vil være en kvalificering og konkretisering af ”opskriften” på verdens bedste cykel by (se bagerste opslag i Cykelstrategien).

Forslag til høringsproces uddybes i bilag 2.

### **ØKONOMI**

Udgifter til høring afholdes inden for eksisterende økonomisk ramme.

### **VIDERE PROCES**

Medio Maj – Primo august: Høring

Ultimo august: Endelig cykelstrategi til godkendelse i Teknik- og Miljøudvalget

September: Endelig cykelstrategi til godkendelse i Borgerrepræsentationen

Derefter: ”Drift” – strategien forankres i kommunen og ligger til grund for prioriteringer, budgetindmeldinger, fastlægger ambitionsniveauer etc.

I strategien introduceres begrebet A-net som en betegnelse for et sammenhængende net af Grønne Cykelruter, Cykelsuperstier og de mest belastede cykelveje. På A-nettet skal der sikres særlig høj standard, hvad angår plads, krydsninger og vedligehold.

Det foreslås, at det overvejes, at afsætte midler til generel projektmodning af A-nettet på skitseniveau. Derved vil - som et appendiks til den endelige cykelstrategi - kunne sikres et gennearbejdet grundlag for kommende politiske beslutninger om specifikke anlægsprojekter knyttet til A-nettet (konkret bud på løsninger, pris og effekt, herunder konsekvenser for andre transportformer).

Det foreslås, at det overvejes, at afsætte midler til generel projektmodning af A-nettet på skitseniveau. Derved vil kunne sikres et gennearbejdet grundlag for kommende politiske beslutninger om specifikke anlægsprojekter knyttet til A-nettet (konkret bud på løsninger, pris og effekt, herunder konsekvenser for andre transportformer).

Hjalte Aaberg/

Niels Tørsløv

### **BILAG**

[Bilag 1: Cykelstrategi 2011-2025](#)

[Bilag 2 til indstilling til TMU om cykelstrategi 2011-2025](#)



## 17. Strategisk miljøvurdering af anbefalet rutenet (2011-16352)

Borgerrepræsentationen skal tage den bestilte strategiske miljøvurdering af det anbefalede rutenet for lastbiler og en hastighedsnedsættelse til 40 km/t til efterretning, godkende, at forvaltningen går i samarbejde med politiet om en konkret plan for etablering heraf, samt at det anbefalede rutenet fremover er grundlag for konkrete reguleringer af den tunge trafik.

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget overfor Økonomiforvaltningen og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at den strategiske miljøvurdering af det anbefalede rutenet tages til efterretning.
2. at forvaltningen på baggrund af den strategiske miljøvurdering genoptager arbejdet med det anbefalede rutenet, herunder i samarbejde med politiet udvikler en plan for implementering af det anbefalede rutenet og en nedsættelse af hastighedsgrænsen til 40 km/t på de fleste øvrige gadestrækninger i København (der kan være enkelte strækninger, der ikke er en del af det anbefalede rutenet, hvor en højere hastighed bibeholdes af hensyn til trafikafviklingen). Konkret skiltning af det anbefalede rutenet afventer resultatet heraf.
3. at det anbefalede rutenet er retningslinje for det fremtidige arbejde med regulering af den tunge trafik i København, og derfor medtages i kommuneplan 2011 og danner baggrund for kommunens løbende sagsbehandling, herunder fx hastighedsnedsættelse og konkrete forbud mod tung trafik på udvalgte strækninger, der beslutes i Teknik- og Miljøudvalget, som det senest er sket på Vestervoldgade (forbud), Nørrevoldgade (hastighedsnedsættelse) og Islands Brygge (svingforbud).

### PROBLEMSTILLING

Et anbefalet rutenet for lastbiler (også kaldet for det røde rutenet inspireret af Londons "Red Routes" for tung trafik) er en del af Strategi for tung trafik. Formålet med det anbefalede rutenet er at samle så megen af den nødvendige tunge trafik i København som muligt på større veje, og at det øvrige gadenet i videst mulig omfang friholdes for lastbiler. På de friholdte veje vil det have stor effekt på trygheden, trafiksikkerheden, miljøet og bylivet. De friholdte veje inkluderer skoleveje, strøggader, bolig-gader, gader med mange cykler og fodgængere samt gader og pladser med gode muligheder for byliv og udendørs aktiviteter. Det anbefalede rutenet er således et bidrag til Københavns Kommunes mål på skolevejsområdet, trafiksikkerhedsområdet, samt til at nå målene i Metropolen for Mennesker.

På vejene i det anbefalede rutenet skal der gøres en indsats for at afvikle trafikken så sikkert og smidigt som muligt. Det kan fx ske ved at give høj prioritet ved signalnedbrud, grønne bølger og ved udlægning af støj-dæmpende asfalt, samt sikre krydsningspunkter for fodgængere og krydsombygninger for at forbedre trafiksikkerheden, hvor det ikke allerede er sket. Denne tilgang er ligget i naturlig forlængelse af Kommunens Vejnettsplan, hvor trafik mellem bydelene samles på de regionale veje (og til dels fordelingsgader) for at fredeliggøre bydelsgader og lokale veje for uvedkommende trafik. Tung trafik, der ikke har ærinde i København, vises helt uden om byen ad motorvejsnettet.

Strategi for tung trafik var i høring i to omgange i 2009 og 2010. I den forbindelse indkom der i alt 101 høringssvar, heraf mange om det anbefalede rutenet, særligt med bekymring om de miljømæssige konsekvenser. Det er en særlig problemstilling, at luftens indhold af NO<sub>2</sub> på nogle af Københavns mest

benyttede veje overskrider EU's grænseværdi på 40 mikrogram/m<sup>3</sup>, herunder søgaderne. Det har forvaltningen været bekendt med fra starten, men det var forvaltningen vurdering, at strategi for tung trafik samlet set giver fordele for København på trods af lokale ulemper. Det er i øvrigt statens (Miljøstyrelsens) opgave at sikre, at Danmark overholder grænseværdierne. Borgergruppen "Red Søerne" indsendte et høringssvar vedlagt et notat fra advokatfirmaet Bruun & Hjejle, der mener, at det vil stride mod EU's luftkvalitetsdirektiv (2008/50/EF) at lede mere tung trafik ad søgaderne.

Borgerrepræsentationen besluttede som konsekvens heraf den 20. maj 2010 (2010-44252)", at lade det anbefalede rutenet for lastbiler gennemgå en strategisk miljøvurdering (SMV) før endelig godkendelse. Ved behandling af sagen blev endvidere vedtaget et ændringsforslag om "at forslag i "Forslag til strategi for tung trafik" om generel nedsættelse af hastigheden til 40 km/t. med undtagelse af det anbefalede/røde rutenet udgår og behandles sammen med miljøvurderingen af det røde rutenet".

## LØSNING

Resultater i den strategiske miljøvurdering.

Den strategiske miljøvurdering (SMV) har testet fire scenarier for en række trafikale og (heraf afledte) miljøkonsekvenser.

1. Basisscenario, hvor hhv. Nordhavnsvej, ombygning af Nørreport (Nørre Voldgade) og etablering af forbud for lastbiler over 18 tons fra Nordhavn mod syd ('Nordhavnsløsning') er etableret.
2. Scenario +1, som er skiltning af et anbefalet rutenet alene
3. Scenario +2 som er skiltning af et anbefalet rutenet alene samt indførsel af en hastighedsgrænse på 40 km/t uden for det anbefalede rutenet
4. Scenario +3, som er skiltning af et anbefalet rutenet alene, indførsel af en hastighedsgrænse på 40 km/t uden for det anbefalede rutenet og et myldretidsforbud for lastbiler over 24 tons totalvægt mellem 7-9 og 15-18.

### Trafiksikkerhed

Hastighedsnedsættelse (som i scenario +2 og +3) har en stor gavnlig effekt på trafiksikkerheden. Den trafiksikkerhedsmæssige effekt af en nedsættelse af hastighedsgrænsen afhænger af, om gennemsnitshastigheden i trafikken også reelt falder. En reduktion på 10 % (svarende til omkring 5 km/t for bytrafik) i gennemsnitshastigheden vil reducere antallet af dræbte i trafikken med næsten 40 %. Hertil kommer den tryghedsfremmende effekt af at få den tunge trafik flyttet fra de mindre til de større gader.

### Trafikal effekt

SMV'en viser, at de største trafikale effekter opstår ved indførsel af scenarie +2 og +3. Forskellen mellem de to er dog marginal, da myldretidsforbuddet for lastbiler over 24 tons (scenarie +3) rammer så smalt, er det kun er ca. 3 % af den tunge trafik, der bliver påvirket. Scenarie +1 (skiltning af det anbefalede rutenet alene) har den mindste trafikale påvirkning af de tre scenarier.

Trafikal ændring Scenarie +1 Scenarie +2 Scenarie +3

Trafikal ændring	Scenarie +1	Scenarie +2	Scenarie +3
<b>Anbefalet rutenet</b>			
Tung %	+ 4,90 %	+ 10,80 %	+11,50 %
Total %	+ 0,24 %	+ 0,52 %	+ 0,55 %
<b>Aflastet rutenet</b>			
Tung %	- 7,10 %	- 15,50 %	- 16,50 %
Total %	- 0,36 %	- 0,79 %	- 0,84 %

Hele tabellen kan ses i COWIs rapport (bilag 1) i tabel 1 på side 26

### Miljøkonsekvenser

SMV'en viser, at for partikler, støj, CO<sub>2</sub>, visuelt miljø og barrierevirkning vil der ske relativt

forudsigelige lokale ændringer - det anbefalede rutenet vil blive lidt mere belastet, mens det resterende vejnet vil blive aflastet. Generelt vil et anbefalet rutenet medføre en marginalt større CO<sub>2</sub>-udledning, da visse lastbilture vil blive lidt længere som følge af et anbefalet rutenet.

SMV'en viser også, at udledningen af NO<sub>2</sub> fra trafikken fortsat vil være et problem. Der vil være grænseværdioverskridelser som følge af alle scenarier (også i basisscenariet, hvor intet nyt vedtages). Scenarierne +2 og +3 vil medføre en særlig overskridelse af grænseværdien (19. højeste timemiddelværdi af NO<sub>2</sub> på 200 µg/m<sup>3</sup>) på én vejstrækning: Lyngbyvej v. Hans Knudsens Plads. Antallet af vejstrækninger, hvor der ses overskridelser af grænseværdien for årsmiddel af NO<sub>2</sub> vil stige fra 11 til 12 strækninger på det anbefalede rutenet. Den strækning, der bliver yderligere belastet i en sådan grad, at den kommer over grænseværdien er Tomsgårdsvej (del af Ring 2). Søgaderne, der var stor fokus på i høringen, vil også opleve en mindre stigning i NO<sub>2</sub>, og vil fortsat være over grænseværdien. Antallet af strækninger på det øvrige vejnet, der overstiger grænseværdien, vil falde fra 14 til 12 strækninger.

### Anbefaling

Den strategiske miljøvurdering (se bilag 1) viser, at etableringen af et anbefalet rutenet (se bilag 2) generelt kun vil medføre mindre ændringer i miljøet. Ændringerne fordeler sig som mindre miljøbelastning på en række gadestrækninger, der aflastes for tung trafik, og en større miljøbelastning på de gader, der indgår i rutenettet. Samlet set vil der være tale om en forbedring af miljøet i København. Denne forbedring afhænger dog af, at det anbefalede rutenet kan følges op af en hastighedsnedsættelse på øvrige veje. Uden en samtidig hastighedsnedsættelse vil ændringerne være ganske små.

På den baggrund anbefaler forvaltningen, at arbejdet med etablering af et anbefalet rutenet genoptages. Københavns Kommune har kun hjemmel til at opsætte tavler, der anbefaler en rute for de tunge lastbiler. Dette kan suppleres med forbud mod tung trafik på enkelte strækninger, som det fx er sket på Vestervoldgade i 2009. Et generelt forbud og dermed "tvangsruiter" for lastbiler er der ikke hjemmel til i Færdselsloven. Derfor kan det kun i første omgang blive et anbefalet rutenet. Københavns Kommune har i dag heller ikke hjemmel til en nedsættelse af den generelle hastighedsgrænse fra 50 til 40 km/t, men hver enkelt tilfælde skal godkendes af politiet.

Det anbefales derfor, at forvaltningen sammen med politiet udarbejder en plan for hvorledes rutenettet og nedsat hastighed kan implementeres. Forvaltningen anbefaler ikke, at det anbefalede rutenet skiltes, uden samtidig nedsættelse af hastighedsgrænsen, da den begrænsede effekt heraf ikke vil stå mål med omkostningerne til skiltningen. Omkostningerne vurderes til 5 - 7 mio. kr. baseret på erfaringer fra tidligere udbud af skiltning af det anbefalede rutenet i dele af byen.

Det anbefales samtidig, at det anbefalede rutenet vedtages som grundlag for den fremtidige regulering af den tunge trafik i København, herunder at det medtages i Kommuneplan 2011. Dette vil medføre, at det anbefalede rutenet danner baggrund for kommende beslutninger om regulering af den tunge trafik på konkrete vejstrækninger, som det senest er sket på Vestervoldgade (forbud), Nørrevoldgade (nedsat hastighed) og Islands Brygge (svingforbud og hastighedsdæmpning).

### ØKONOMI

En fremtidig skiltning af det anbefalede rutenet samt af nedsættelse af hastigheden er ikke finansieret. Baseret på tidligere udbud af skiltningen af det anbefalede rutenet på Østerbro og dele af Nørrebro vurderes omkostninger til skiltning at beløbe sig til 5-7 mio. kr. Hertil kommer udgifter til eventuel skiltning af 40 km/t på det øvrige vejnet. Finansiering af dette initiativ skal tilvejebringes i de kommende års budget. Udgiften hertil afhænger i høj grad af den valgte løsning. Den bedste og langt billigste model vil være en generel hastighedsnedsættelse i hele byen til 40 km/t, med skiltning af de strækninger, der har højere hastighed. Denne skiltning vil koste under 5 mio. kr. En alternativ løsning, hvor alle zoner og enkeltstrækninger skal skiltes selvstændigt, er en meget dyr og i øvrigt æstetisk problematisk løsning.

De midler (i alt 1,4 mio. kr.), der tidligere er reserveret til skiltning af det anbefalede rutenet, foreslås i stedet anvendt til et chaufførpanel, se selvstændig indstilling herom.

Vurderinger og udarbejdelse af skilteplan som følge af denne indstilling foretages over forvaltningens driftsbudget.

## **VIDERE PROCES**

Forvaltningen tager kontakt til politiet med henblik på at finde en model for en generel nedsættelse af hastighedsgrænsen. Herefter udarbejdes skilteplan osv., og løsningen samt finansieringsforslag fremlægges for Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen til godkendelse. Der fremsættes selvstændige indstillinger for de to andre initiativer under strategi for tung trafik: Citylogistik (TMU 21. marts 2011) og chaufførpanel (TMU 4. april 2011).

Hjalte Aaberg /Niels Tørsløv

## **BILAG**

[Bilag 1: Strategisk miljøvurdering](#)

[Bilag 2: Kort over anbefalede rutenet](#)



## 18. Chaufførpanel (2011-32325)

Borgerrepræsentationen skal godkende nedsættelsen af et chaufførpanel, samt frigive midler til realisering af de af panelet foreslåede konkrete forbedringer af trafiksikkerhed og afvikling af den tunge trafik i København.

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøforvaltningen over for Økonomiforvaltningen og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at der nedsættes et chaufførpanel, som løbende skal identificere mindre forbedringspotentialer for afviklingen af og trafiksikkerheden omkring den tunge trafik i København.
2. at der frigives en anlægsbevilling på 1,4 mio. kr. (2011 p/l) til udførelse af konkrete forslag fra chaufførpanelet fra den pulje, der tidligere er afsat til Strategi for tung trafik, skiltning af forbudszone i Indre By. Midlerne fordeles med 0,5 mio. kr. i 2011, 0,6 mio. kr. i 2012 og 0,3 mio. kr. i 2013 og frigives på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.22.01.3

### PROBLEMSTILLING

På baggrund af en række alvorlige højresvingsulykker og den utryghed og forurening, den tunge trafik er anledning til, udarbejdede Københavns Kommune en strategi for tung trafik.

Borgerrepræsentationen vedtog den 20. maj 2010 strategi for tung trafik (med undtagelse af det anbefalede rutenet og en generel hastighedsgrænse på 40 km/t).

Nedsættelse af et chaufførpanel er et af initiativerne i strategien, og udvalget skal nu godkende at arbejdet iværksættes og finansieres.

### LØSNING

Det foreslås at nedsætte et chaufførpanel, hvor branchens repræsentanter inviteres til at komme med konkrete forslag til forbedringer af afvikling af og trafiksikkerheden omkring den tunge trafik. Ideen er blevet positivt modtaget blandt brancheorganisationerne, og forvaltningen forventer, at panelet kan skabe nemme og hurtige forbedringer til gavn for såvel byen som chaufførerne.

Det forventes hovedsageligt at være forslag om forbedret afstribning og skiltning samt mindre lokale ombygning, der kan forbedre chaufførernes oversigt og kørsel, og dermed være positiv for både trafiksikkerheden og afviklingen af den tunge trafik i København.

Chaufførpanelet supplerer forvaltningens andre initiativer indenfor tung trafik: Genoptagelse af arbejdet med det anbefalede rutenet og Citylogistik, et projekt for grøn varelevering i København. Indstillingen omhandlende Citylogistik blev anbefalet af Teknik- og Miljøudvalget på mødet 21. marts, og indstillingen vedrørende arbejdet med det anbefalede rutenet fremlægges på Teknik- og Miljøudvalgets møde 27. april.

### ØKONOMI

Det foreslås, at der afsættes i alt 1,4 mio. kr. til (eventuel projektudvikling) og realisering af de forslag, der måtte komme fra chaufførpanelet i løbet af de første to år. Midlerne fordeles med 0,5 mio. kr. i 2011, 0,6 mio. kr. i 2012 og 0,3 mio. kr. i 2013.



1,4 mio. kr. svarer til det beløb, der oprindeligt blev afsat til skiltning af en forbudszone i Indre By. Midlerne er efterfølgende i stedet reserveret til skiltning af det anbefalede rutenet (jf. BR 20. maj 2010, 2010-44252) i Strategi for tung trafik. Da midlerne langt fra kan dække en skiltning i hele byen, foreslås det, at midlerne i stedet benyttes til mindre forbedringer foreslået af chaufførpanelet.

## **VIDERE PROCES**

Forvaltningen inviterer efter Borgerrepræsentationens godkendelse repræsentanter for chauffører og vognmænd til at udpege medlemmer af et chaufførpanel.

Første møde forventes umiddelbart før sommerferien 2011, hvorefter prioritering og realisering af de indkomne forslag kan iværksættes umiddelbart.

Skiltning, afstribning og andre tiltag forventes udført af forvaltningens egen driftsorganisation.

Hjalte Aaberg /Niels Tørsløv



## 19. Udmøntning af midler til busløsning på Frederikssundsvej (2010-178838)

Der skal overføres midler fra Økonomiudvalget til Teknik- og Miljøudvalget til afholdelse af udgifter i forbindelse med udarbejdelse af forskellige løsningsforslag til forbedring af busfremkommeligheden på Frederikssundsvej.

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget overfor Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at der til modtagelse og anvendelse af støtte fra de statslige trafikinvesterings-puljer gives en indtægtsbevilling i 2011 på 1,3 mio. kr. (2011 p/l). Tillægs-bevillingen gives på Økonomiudvalgets bevilling Økonomisk Forvaltning, anlæg, funktion 2.28.23.3 (Standardforbedringer af færdselsarealer).
2. at der i 2011 omplaceres et rådighedsbeløb på 1,3 mio. kr. (2011 p/l) fra Økonomiudvalgets bevilling, Økonomisk Forvaltning, anlæg, 2.28.23.3 til Teknik- og Miljøudvalget bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.23.3. Teknik- og Miljøudvalget gives således en tillægsbevilling på ovenstående bevilling og funktion med modpost på Økonomiudvalgets bevilling, Økonomisk Forvaltning, anlæg, funktion 2.28.23.3 (Standardforbedringer af færdselsarealer).
3. at der i 2011 frigives en anlægsbevilling på 1,3 mio. kr. (2011 p/l) til afholdelse af udgifter til de gennemførte indledende undersøgelser af en højklasset busløsning på Frederikssundsvej (jf. BR 26/8 2010) på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling, Ordinær anlæg, funktion 2.28.23.3

### PROBLEMSTILLING

Frederikssundsvej er udpeget som et konkret pilotprojekt i Bynet 2018-projektet. Frederikssundsvej er den indfaldsvej til København, der har det højeste antal buspassagerer, og samtidig en af de indfaldsveje, hvor bustrafikken har de største fremkommeligheds-problemer, til gene for de ca. 35.000 daglige passagerer.

Borgerrepræsentationen vedtog i august 2010 at afsætte 1,9 mio. kr. (2010 p/l) til gennemførelsen af dialogprocessen og de trafikale analyser (2010-71285), og blev samtidig orienteret om, at Økonomiforvaltningen ville ansøge om medfinansiering fra de statslige trafikinvesteringspuljer. Midlerne blev afsat på Teknik- og Miljøudvalgets budget.

Staten medfinansierer via de statslige trafikinvesteringspuljer med 1,3 mio. kr. til projektet.

### LØSNING

Med baggrund i ovenstående skal der nu overføres midler fra Økonomiudvalget til Teknik- og Miljøudvalget, gives accept af modtagelse og anvendelse af Trafikstyrelsens tilskud, og endeligt skal pengene frigives.

Bynet 2018-projektet skal sikre god sammenhæng mellem bus, tog og metro. Dette skal ske ved omlægning af busnettet, forbedring af den tværgående trafikinformation samt forbedring af busfremkommeligheden på strækninger, hvor busserne bringer passagererne til metro og tog.

### ØKONOMI

Borgerrepræsentationen afsatte i forbindelse med Budget 2010 samlet 107,5 mio. kr. (2010 p/l) til forbedring af busfremkommeligheden. Midlerne er afsat på Økonomiudvalgets budget.

Borgerrepræsentationen besluttede i august 2010 at disponere 1,9 mio. kr. (2010 p/l) til projektering af en højklasset busløsning på Frederikssundsvej fra disse midler.

Der har været udgifter på 2,6 mio. kr. (2010 p/l) til gennemførelsen af de trafikale analyser og borgerdialogen, og der forventes udgifter på 0,6 mio. kr. (2011 p/l) til den endelige færdiggørelse af projektforslagsfasen i 2011. Der er derfor et samlet budget på 3,2 mio. kr.

Staten medfinansierer via Trafikinvesteringspuljerne med i alt 1,3 mio. kr. Med denne indstilling ønskes de 1,3 mio. kr. fra Staten modtaget, frigivet og omplaceret fra Økonomiudvalget til Teknik- og Miljøudvalget. For uddybning, se bilag 1.

## **VIDERE PROCES**

Resultaterne fremkommet i dialogprocessen og via de trafikale analyser vil danne baggrund for en politisk beslutning om forbedring af fremkommeligheden for busserne på Frederikssundsvej. En indstilling herom præsenteres for udvalget i løbet af 2011.

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen vil ansøge om medfinansiering fra de statslige trafikinvesteringspuljer til udarbejdelse af hovedprojekt og anlæg.

Hjalte Aaberg

/

Claus Juhl

## **BILAG**

[Bilag 1: Historik omkring økonomi](#)



## 20. Beslutning om takster for skræbebilletter udenfor betalingsområdet (2011-33925)

Borgerrepræsentationen skal beslutte taksterne for dagkort i form af skræbebilletter, der skal være gældende i de parkeringszoner med tidsbegrænsning, der er beliggende uden for de kommunale betalingszoner.

### TIDLIGERE BESLUTNINGER

Borgerrepræsentationen besluttede på deres møde d. 3. juni 2010 under punktet Parkeringsprincipper for randområderne (2010-36315), at forvaltningen, i områder uden for betalingszonerne, som har med væsentlige parkeringsproblemer som følge af pendlerparkering, kan etablere 2-timers parkering i tidsrummet kl. 08- 18 på ugens fem hverdage. 2-timers begrænsningen suppleres med udstedelse af beboerlicenser, der giver adgang til parkering uden tidsbegrænsning i de pågældende områder.

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at dagtaksten for parkering i en parkeringszone med tidsbegrænsning, der er beliggende udenfor de kommunale betalingszoner sættes til 100 kr. (2012 p/l),
2. at taksten optages på det kommunale takstblad med Budget 2012 og frem, og reguleres sammen med de øvrige kommunale takster,
3. at udgifterne på 0,02 mio. kr. til trykning af billetter og annoncering og indtægterne på 0,02 mio. kr. fra salget af skræbebilletter bogføres på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Parkering, funktion 2.22.07.1. Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Parkering, funktion 2.22.07.1 skal således opskrives med 0,02 mio. kr. på udgifts- og indtægtssiden fra 2012 og frem

### PROBLEMSTILLING

Borgerrepræsentationens besluttede 3. juni 2010 (2010-36315), at der kan oprettes parkeringszoner med tidsbegrænsning for at begrænse pendlerparkering omkring flere tog-/metrostationer.

Borgerrepræsentationen besluttede samtidig, at 2-timers begrænsningen på de offentlige veje suppleres med salg af beboerlicenser og dagkort, der giver adgang til parkering uden tidsbegrænsning i de pågældende områder.

Prisen for beboerlicensen på de offentlige veje i 2-timerszonerne er den samme som i betalingszonen, dvs. 690 kr. i 2011.

Dagkort til parkering på de offentlige veje i 2-timerszonerne blev besluttet for at give eksempelvis håndværkere og andre besøgende mulighed for at parkere i længere tid end to timer inden for disse 2-timerszoner.

På nuværende tidspunkt er der ikke fastsat en pris for de besluttede dagkort til de offentlige veje. Hvis forvaltningen skal have mulighed for at udstede de ønskede dagkort, er det derfor nødvendigt, at Borgerrepræsentationen vedtager taksten for dagkortene og giver Center for Parkering bevilling til at trykke dem.

### LØSNING

Billetterne udformes som skræbebilletter, tilsvarende de skræbebilletter, der kan købes til de tre betalingszoner i betalingsområdet. Billetterne kan købes via Center for Parkerings webbutik eller i Center for Parkerings kundeservice.

Prisen fastsættes til 100 kr. (2012 p/l) om dagen, hvilket vurderes at være et passende niveau i forhold til den ønskede regulering af pendlerparkering i parkeringszoner med tidsbegrænsning.

Da antallet af offentlige veje i områderne er relativt få, forventes der et meget begrænset salg af disse dagbilletter.

2-timerszonerne omfatter også private fællesveje, hvor der ikke er lovhjemmel til at opkræve betaling for parkering. Der sælges derfor ikke dagkort til disse veje, men beboere kan erhverve en beboerlicens, der kun gælder til den pågældende private fællesvej. Denne beboerlicens udstedes gratis.

## **ØKONOMI**

Udgiften på 20.000 kr. (2012 p/l) til trykning af billetter og annoncering afholdes på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling funktion 2.22.07.1 fra 2012 og frem.

Indtægterne fra salget af dagsbilletter anslås til maksimalt 20.000 kr. (2012 p/l) årligt og optages som indtægt på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Parkering, funktion 2.22.07.1 fra 2012 og frem.

## **VIDERE PROCES**

Efter vedtagelse i Borgerrepræsentationen offentliggøres beslutningen og taksten på kommunens hjemmeside og annonceres i de relevante lokalaviser.

Hjalte Aaberg

/Anders Møller

**21. Medlemsforslag om udvidet åbningstid på genbrugsstationer (2010-163867)****INDSTILLING OG BESLUTNING**

Teknik- og Miljøforvaltningen bedes undersøge, hvad det vil koste, og hvordan det kan finansieres, at udvide åbningstiden på genbrugsstationerne Kulbanevej, Vermlandsgade, Borgervænget og Vasbygade, således at disse åbner kl. 7 om morgenen.

(Stillet af Socialdemokraterne)

**MOTIVERING**

Håndværkere har brug for kunne tømme deres biler for det byggeaffald m.m, de har samlet dagen før, inden de begynder dagens arbejde. Derfor vil det være en hjælp, hvis de kan gøre det tidligt om morgenen - og på miljørigtig og forsvarlig vis - inden de møder hos deres kunder.



## 22. Studietur for Teknik- og Miljøudvalget i 2011 (2010-163867)

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 21. marts 2011 blev der stillet forslag om, at udvalget i 2011 tager på studietur til Hamborg. Udvalget var i 2010 på studietur til Shanghai. Af hensyn til budgetlægning og forvaltningens planlægning er der behov for en afklaring af praksis for udvalgets studietur fremadrettet.

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender:

1. at udvalget opretholder praksis i udvalget, hvor udvalget i en valgperiode er på en oversøisk studietur og tre europæiske studieture.
2. at Teknik- og Miljøudvalget i uge 43 (mandag til torsdag) 2011 tager på studietur til Hamborg med fokus på klima, grøn mobilitet og det gode storbyliv.
3. at udvalget ultimo 2011 forelægges forslag til destination for studieturen i 2012 og ultimo 2012 forelægges forslag til destination for studieturen i 2013. Dette med henblik på at kunne forelægge Teknik- og Miljøudvalget relevante og aktuelle forslag, der vil give væsentligt udbytte i forhold til udvalgets aktuelle arbejde.

### PROBLEMSTILLING

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 26. april 2010 besluttede udvalget, at tage på studietur til verdensudstillingen i Shanghai. Hermed blev der gjort op med den tidligere praksis i udvalget om, at udvalget i en valgperiode var på en oversøisk studietur i tredje valgår samt tre europæiske studieture i de andre år. Det blev på samme møde nævnt, at det kunne overvejes, at undlade de europæiske studieture og i stedet forberede to oversøiske ture i valgperioden.

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 21. marts 2011 blev der stillet forslag om, at udvalget i 2011 tager på studietur til Hamborg. Inden der kan udarbejdes forslag til program for en studietur til Hamborg, har forvaltningen behov for en konkret beslutning fra Teknik- og Miljøudvalget om, at udvalget skal på studietur i 2011 og at Hamborg skal være destinationen.

Tillige har forvaltningen af hensyn til budget og planlægning brug for en afklaring af, om forvaltningen fortsat skal arbejde efter tidligere praksis, der lægger op til tre europæiske studieture i indeværende og de kommende to år.

### LØSNING

Teknik- og Miljøforvaltningen er af den opfattelse, at der i flere europæiske storbyer (f.eks. Hamborg, Zürich, London og Stockholm) er en udvikling i gang, der i forhold til klima, grøn mobilitet og det gode storbyliv er banebrydende og i verdenseliten. Studieture til disse byer rummer derfor gode muligheder for inspiration, erfaringsudveksling og netværksdannelse for Teknik- og Miljøudvalget. Forvaltningen har tillige kontakt til fagforvaltningerne i flere europæiske storbyer og har derigennem mulighed for relativt nemt at tilrettelægge særdeles relevante og fagligt ”tunge” studieture.

Det er derfor forvaltningens indstilling, at Teknik- og Miljøudvalget opretholder praksis med såvel europæiske som oversøiske destinationer for udvalgets studieture.

## **Hamborg**

Det foreslås i den forbindelse, at studieturen i 2011 går til Hamborg. Hamborg er i 2011 Europæisk Miljøhovedstad. Byen vandt prisen for sine mange klimatiltag herunder brintprojekter, energirenovering, passivhuse og bæredygtig byudvikling i bydelen HafenCity. HafenCity er en havnebydel på 157 ha der udvider byens centrum med 40 pct. Derudover kan man i disse år besøge byggeudstillingen ”Hamburg IBA”, der bruges som lokalt laboratorium til afprøvning af nye løsninger og tiltag indenfor konvertering af industribyggeri, landskabstransformation, nye boligformer, energiløsninger, borgerinddragelse og kunst. Endeligt kan det nævnes, at Hamborgs borgmester kommer på besøg i København i slutningen af juni, hvilket åbner mulighed for, at planlægge en studietur, der i høj grad kan tilpasses udvalgets særlige ønsker og interesser. Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at turen arrangeres i uge 43 eller alternativt i december begge uger fra mandag til torsdag.

## **London**

Et andet meget relevant forslag til en europæisk studietursdestination i denne valgperiode er London. London har rykket sig meget i forbindelse med afholdelsen af OL i 2012. Byplanlægningen i forbindelse med OL og bygningen af den nye bæredygtige bydel Stratford City vil således være både spændende og interessant for Teknik- og Miljøudvalget. Endvidere har London for flere år siden indført trængselsafgifter, der har reduceret trafikken i city væsentligt, ligesom byen for relativt nyligt har ibrugtaget et nyt bycykelsystem. Endeligt rykker London også i forhold til klimainvesteringer, som udvalget fik et indtryk af på verdensudstillingen i Shanghai.

## **Stockholm**

Et tredje forslag til en europæisk studietursdestination i denne valgperiode kunne være Stockholm, der ligesom London har gode erfaringer med trængselsafgifter. Ligeledes har Stockholm arbejdet med udviklingen af bydelen Hammerby Sjøstad, hvor der på flere områder kan drages paralleller til Københavns udvikling af Nordhavn. Det bør her nævnes, at forvaltningen har særdeles gode embedsmandskontakter til Stockholm og kommunen har for nyligt haft besøg af Stockholms stadsarkitekt i København.

Ud over de konkretiserede forslag til studietursdestinationer i ovenstående, er forvaltningen af den opfattelse, at det kunne være relevant for Teknik- og Miljøudvalget at besøge: Strasbourg, der er Frankrigs frontløber i forhold til grøn mobilitet. Paris der i forhold til byudviklingen har meget at byde på samt en lidt længere studietur, hvor man besøger de tre ”grønne” byer: Zürich, Basel og Freiburg.

## **ØKONOMI**

Denne indstilling har ingen økonomiske konsekvenser i sig selv. Erfaringsmæssigt vil en studietur i europa beløbe sig til omkring 130.000,- kr. men det afhænger af det endelige program, som vil blive forelagt udvalget senere.

## **VIDERE PROCES**

-

Pernille Andersen

/Dorthe Elise Svinth





### **23. Navngivning af ny plads mellem Kalvebod Brygge, Puggaardsgade og Hambrosgade (2011-46144)**

Teknik- og Miljøudvalget skal beslutte, om en ny plads mellem Kalvebod Brygge, Puggaardsgade og Hambrosgade skal navngives med et af to indstillede navne.

#### **INDSTILLING OG BESLUTNING**

Vejnavnenævnet indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget beslutter,

1. at en ny plads mellem Kalvebod Brygge, Puggaardsgade og Hambrosgade skal navngives, med ikrafttræden pr. 6. maj 2011.

#### **PROBLEMSTILLING**

I forbindelse med opførelse af et nyt kontorhus, Krystallen, har Nykredit ladet anlægge en stor plads omkring bygningen, og man ønsker, at den skal have et navn, så den kan blive offentlig kendt og brugt. Det nye byggeri vil få adresse til pladsen.

For at skabe opmærksomhed i offentligheden om den nye plads arrangerer Nykredit en event/indvielse den 6. maj 2011, hvor pladsens navn vil blive afsløret. De indstillede navne nævnes derfor ikke her i indstillingen, men udelukkende i bilaget, som er fortroligt frem til indvielsesdagen. Det vil sige, at fortroligheden ophæves den 6. maj 2011.

#### **LØSNING**

Nykredit har i den anledning afholdt en konkurrence i samarbejde med dagbladet Politiken for at finde frem til et navn.

En dommerkomité, bestående af ejendomsdirektør Thomas Boisen og koncerndirektør Bente Overgaard fra Nykredit samt stadsarkitekt Tina Saaby, har gennemgået de indkomne forslag, ca. 2.200 i alt, og har i enighed prioriteret to navne.

Vejnavnenævnet er ikke bundet af konkurrencen. Men nævnet delte sig ved beslutning om indstilling lige med to stemmer for hvert af de fremlagte forslag, hvorfor begge navne indstilles.

Indre By Lokaludvalg er hørt, men har endnu ikke afgivet høringssvar. Et eventuelt høringssvar vil blive fremsendt umiddelbart efter lokaludvalgets næste møde den 14. april 2011. Det er blevet oplyst til lokaludvalget, at navnene skal holdes fortrolige frem til indvielsen.

#### **ØKONOMI**

Der er ingen økonomiske konsekvenser ved beslutningen.

#### **VIDERE PROCES**

Når navngivningen er godkendt i Teknik- og Miljøudvalget, vil navngivningen ske ved indvielsen den 6. maj 2011.

Bo Asmus Kjeldgaard  
Formand for Vejnavnenævnet

## **BILAG**

[Bilag 1 - kortbilag - navngivning af ny plads ved Kalvebod Brygge](#)



## 24. Proces vedr. ikke tilladte bannerreklamer samt niveau for afgifter (2011-45066)

Teknik- og Miljøudvalget skal tage stilling til forvaltningens proces for sanktioner imod ikke tilladte bannere samt beslutte niveau for afgifter på stilladsbannere

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender,

1. at forvaltningens proces for sanktioner mod ikke tilladte bannere på bygninger tiltrædes, herunder at der ikke sker en opsøgende praksis, som beskrevet under afsnittet Løsning
2. at forslag til ændrede afgifter på stilladsreklamer godkendes og de økonomiske konsekvenser indarbejdes i Teknik- og Miljøudvalgets budgetramme i 2012. Derfor reduceres udgifts- og indtægtsbevillingen på funktion 2.28.11.1 med 350.000 kr.

### PROBLEMSTILLING

På mødet den 13. september 2010 tiltrådte udvalget forvaltningens indstilling om ”Evaluering af retningslinjer for reklamer i København” (bilag 1). Udvalget tiltrådte, at forvaltningen revurderer udgiftsniveauet for stilladsreklamer og at forvaltningen opgavemæssigt opprioriterer sager om påbud for ikke tilladte bannere i Indre by. På samme møde forelagde Teknik- og Miljøforvaltningen et notat for udvalget, der nærmere redegjorde for følgende emner opstået på baggrund af indstillingen:

- det trafiksikkerhedsmæssige aspekt i forhold til reklamer i det offentlige rum,
- optimering af sanktionsproces så retningslinjerne skal efterleves inden 48 timer
- spørgsmål om hvad reklamer i København koster, og hvem bøder og afgifter tilfalder.

Nærværende indstilling er en opfølgning herpå med særlig opmærksomhed på varslingsperiode ved påbudssager og det pædagogiske signal ved nedsættelse af taksterne for reklameafgifter på offentligt vejareal. Forvaltningen finder desuden, at der er behov for at få udvalgets accept af, at der ikke sker en opsøgende praksis i forhold til at fjerne bannere.

### LØSNING

Teknik- og Miljøforvaltningen har i perioden fra ca. 1. december 2010 til 15. marts 2011 gennemgået gader og pladser i Indre By med henblik på at følge op på ikke tilladte reklamebannere. Forvaltningen har i denne periode fulgt op på i alt 27 sager om bannere på bygninger.

Det er forvaltningens erfaring, at hovedparten af de bannere der søges fjernet vedrører ejendomme og lokaler til salg eller leje, reklame for særlige varetillbud mv. Det er således kun i begrænset omfang reklamebranchen, der står bag de ikke tilladte bannere i Indre By, som forvaltningen har fulgt op på i den nævnte periode. Forvaltningens procedure er, at vi reagerer, såfremt vi modtager en klage over et banner på en facade. Der sker derfor normalt ikke en opsøgende praksis, svarende til det fremstød forvaltningen gennemførte i Indre By. Forvaltningen skal behandle alle ansøgere lige og har ikke mulighed for og hjemmel til at censurere budskaber eller indhold i bannerreklamerne.

I forbindelse med gennemgangen af facader i Indre By, har forvaltningen dog ikke i denne forbindelse håndhævet retningslinjerne for så vidt angår byens kulturinstitutioner, da det generelt ikke er de bannere, der hænger på byens kulturinstitutioner, der klages over. Det er forvaltningens vurdering,

at der generelt er et særligt behov for formidling af kulturinstitutionernes aktiviteter til byens borgere og turister og ses som en del af den samlede skiltning for institutionernes skiftende udstillinger mv. Da der generelt ikke er klager over institutionernes ophængninger, vil forvaltningen med denne ikke opsøgende praksis først søge banneret fjernet, såfremt der kommer en egentlig klage over ophængningen. Samme praksis træder i kraft, hvis der er tale om en hvilken som helst anden bannerophængning.

### **Sanktioner mod ikke tilladte bannere**

En konsekvent opsøgende praksis i forhold til at håndhæve bannerretningslinjerne, vil kræve væsentlige medarbejderressourcer. For at opnå den lige behandling kræver det en stor løbende indsats for konsekvent at gennemgå byens facader for bannere. Dette ressourceforbrug står ikke i forhold til den gevinst, forvaltningen vurderer, der kan opnås, og forvaltningen ønsker udvalgets accept af, at denne praksis med at reagere såfremt der modtages klager opretholdes, og at vi ikke løbende skal gennemgå byens facader for bannere.

Processen i forbindelse med en klage over et banner indledes med, at forvaltningen tager telefonisk kontakt til ejendommens ejer, der er ansvarlig for, at der er indhentet en tilladelse til ophængning af banneret. Med den telefoniske henvendelse oplyser forvaltningen, at der er ophængt banner uden tilladelse, og at en godkendelse ikke er realistisk. Denne direkte kontakt tages inden den formelle forvaltningsretlige sanktionsproces igangsættes.

Det er forvaltningens erfaring, at denne direkte kontakt er langt den mest effektive og vurderes som de mest resultatgivende. Det er i den forbindelse, langt de fleste aftaler om at nedtage ikke tilladte bannere indgås. Det skal bemærkes, at forvaltningen ikke er forpligtiget jf. forvaltningsloven til at gennemføre disse henvendelser. Såfremt en grundejer er afvisende over for nedtagning af banneret, vil processen med en afslutningsvis anmeldelse hos politiet oftest blive yderst langtrukket.

I notatet (bilag 2) fremlagt den 13. december 2010 blev forvaltningens praksis i forbindelse med krav om nedtagning af bannere gennemgået. Det fremgår, at forvaltningen ud fra forvaltningsretlige principper vurderer, at en varslingsperiode skal være af en længde så grundejer med rimelighed kan igangsætte en lovliggørelse af forholdet.

Processen for sanktioner mod bannere, som forvaltningen har modtaget klager over, ønskes derfor opretholdt som hidtil med følgende tiltag:

- Indledende tages kontakt til ejendommens ejer med henblik på at træffe aftale om nedtagning af banneret.
- Partshøring i form af en varslingskrivelse med frist på 1-2 uger, der giver ejendommens ejer rimelig mulighed for at lovliggøre forholdet.
- Udstedelse af påbud med en frist, der giver ejendommens ejer rimelig mulighed for at træffe aftale om nedtagning, normalt 1-2 uger.
- Hvis ikke banneret er fjernet, foretager kommunen normalt politianmeldelse af forholdet.

Herefter er ansvaret for det videre sagsforløb overdraget til Politi og anklagemyndighed, der vurderer, om der er grundlag for at rejse sag ved domstolene. I givet fald kan der ved dom pålægges tvangsbøder og/eller bødestraf, jf. planlovens § 63, stk. 3, og § 64, stk. 1 og 3. Denne del er uden for forvaltningens processtyring.

### **Afgifter for stilladsreklamer**

Taksterne for 2011 er de samme som de var i 2010, fordi Borgerrepræsentationen havde vedtaget taksterne inden forvaltningen blev bedt om at vurdere, om nedsatte takster kunne sende et pædagogisk signal.

Det er forvaltningens vurdering, at taksterne for stilladsreklamer ikke er det eneste forhold ved stilladsreklamer, som har betydning for antallet af ulovlige bannerreklamer på facader. Formodentlig vil markedsmekanismen ved en nedsat takst gøre det mere attraktivt at benytte sig af stilladset som bærer af reklamen frem for en bygningsfacade, hvor opsætningen normalt ikke vil blive godkendt, men blive påbudt fjernet.

Finanskrisen har imidlertid medført en reduktion af bygge- og renoveringsarbejder, så der er blevet væsentligt færre stilladser i byen. Dette har medført, at der er færre steder at opsætte reklamer i bybilledet og har derfor formentlig kanaliseret en del reklamer over på bygningsfacaderne.

Forvaltningen foreslår på den baggrund, at de ændrede afgifter for stilladsreklamer indarbejdes i Budget 2012. Det er forvaltningens vurdering, at afgiftsnedsættelserne vil beløbe sig til en indtægtsforringelse i størrelsesordenen 350.000kr.

De nuværende og ændrede priser er følgende:

A-veje:	Nuværende afgift 15kr.	Fremtidig afgift 12kr.
B-veje:	Nuværende afgift 12kr.	Fremtidig afgift 9kr.
C-veje:	Nuværende afgift 9kr.	Fremtidig afgift 6kr.
D+E veje:	Nuværende afgift 6/3kr.	Fremtidig afgift 3kr.

Priserne er afgift pr m<sup>2</sup>/døgn.

## **ØKONOMI**

Det er Teknik- og Miljøforvaltningens vurdering, at det samlede indtægtstab vil udgøre 350.000 kr. Såfremt Teknik- og Miljøudvalget godkender de nye afgifter og den økonomiske konsekvens med et indtægtstab på 350.000 kr., vil indtægtstabet blive indarbejdet i Teknik- og Miljøudvalgets budgetramme for 2012. Indtægtsbevillingen på funktion 2.28.11.1 nedskrives med 350.000 kr. og tilsvarende nedskrives udgiftsbevillingen med 350.000 kr. på funktion 2.28.11.1.

Såfremt der ikke gives en forhøjelse af Teknik- og Miljøforvaltningens driftsramme i Budget 2012 vil indtægtstabet blive dækket via effektiviseringer eller reduktion af serviceniveauet på Teknik- og Miljøforvaltningens øvrige områder.

## **VIDERE PROCES**

De ændrede afgifter bliver udmeldt til reklamebranchen.

Hjalte Aaberg

Tina Saaby

## **BILAG**

[Bilag 2 - Proces ved indkrævning af afgifter for stilladsreklamer](#)

[Bilag 1 - Forvaltningens indstilling om ”Evaluering af retningslinjer for reklamer i København”](#)



## 25. Bannerreklamer på Axelborg (2011-48354)

Drøftelse af den aktuelle sag og generel drøftelse af forvaltningens håndhævelse af reglerne for bannere på bygninger.

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Teknik- og Miljøudvalget drøfter forvaltningens håndhævelse af reglerne for bannere på baggrund af en tilladelse til ophængning af bannere på Axelborg i 14 dage.

### PROBLEMSTILLING

Lars Dueholm (L) ønsker en drøftelse af bannere på Axelborg samt om forvaltningens håndhævelse af reglerne.

### LØSNING

#### *Bannere på Axelborg*

De 2 bannere er tilladt ophængt på facader af branchens hovedsæde Axelborg i hovedstaden i forbindelse med start på en treårig imagekampagne for hele landbrugserhvervet og i forbindelse med en event i bygningen som angivet i ansøgningen. I tidsrummet, hvor de to bannere skulle hænge på bygningerne, var branchens medlemmer samlet til specielt to store bestyrelsesmøder for henholdsvis virksomhederne og landmændene. Det var den 5. marts og 8. marts. I dagene derefter var der kick-off over for kommunikationschefer fra udvalgte medlemsvirksomheder. Fotos af bannerne fremgår af *bilag 1*.

Forvaltningen har vurderet, at når denne event fandt sted inde på Axelborg, Landbrugsrådet hovedsæde, som er en bygning placeret centralt i byen, så havde det en informativ betydning for byen som hovedstad. Derfor er der givet tilladelse til ophængning af bannerne i 14 dage i henhold til de generelle retningslinjer.

Det er naturligvis altid en nærmere afvejning, hvornår der er tale om et særligt kulturelt arrangement, fremstød eller lignende jf. retningslinjerne, der er anført herunder. Forvaltningen har vurderet, at dette var tilfældet for arrangementet på Axelborg.

#### *Generelle regler.*

Retningslinjerne ”Skilte og reklamer i København”, der bl.a. indeholder regler for ophængning af bannere, er vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget den 29. oktober 2008.

I retningslinjerne står der bl.a. om stilladsreklamer og reklameduge:

- *Permanent ophængning af reklamebannere godkendes generelt ikke. Reklameduge godkendes generelt ikke på tomme bygninger eller dele af bygninger under ombygning.*
- *Midlertidig ophængning af bannere godkendes i nærmere afgrænsede perioder i forbindelse med særlige kulturelle arrangementer, fremstød og lignende. (De afgrænsede prioder er internt fastsat til 14 dage)*

Udgangspunktet er, at retningslinjerne er gældende for alle bygninger uanset anvendelsen. Hjemmelen til at håndhæve retningslinjerne sker med henvisning til en lokalplan eller en servitut, som regulerer

den enkelte ejendom. Hvis en sådan regulering ikke eksisterer, er det byggelovens § 6D, som giver den fornødne hjemmel til at håndhæve retningslinjerne.

For bannerne på Axelborg har forvaltningen således godkendt en ophængning i en afgrænset periode. Såfremt banneret ikke er godkendt, vil den nedenfor anførte procedure sættes i kraft, såfremt forvaltningen modtager en klage over det.

Ved ulovlig ophængning af bannere foregår håndhævelsen af retningslinjerne på den måde, at forvaltningen tager telefonisk kontakt til ejendommens ejer, der er ansvarlig for, at der indhentes en tilladelse. Med den telefoniske henvendelse oplyser forvaltningen om, at der er ophængt banner uden tilladelse, og at en godkendelse ikke er realistisk. Denne kontakt tages inden den formelle forvaltningsretlige sanktionsproces igangsættes, der indebærer en varslingsskrivelse fulgt op af et påbud og efterfølgende politianmeldelse. Det er forvaltningens tydelige erfaring, at denne direkte kontakt er langt den mest effektive og også i den forbindelse, at de allerfleste aftaler om nedtagning af ikke tilladte bannere indgås. Hvis en grundejer er meget afvisende over for nedtagning af banneret, vil processen med en afslutningsvis anmeldelse hos politiet oftest blive yderst langtrukken.

Det skal bemærkes, at forvaltningen ikke er forpligtet til at foretage opsøgende arbejde for at håndhæve retningslinjerne.

## **ØKONOMI**

Indstillingen har ingen økonomiske konsekvenser ud over ressourcetræk til administration af retningslinjerne.

## **VIDERE PROCES**

Notat om forvaltningens administration af ”Skilte og reklamer i København” er sideløbende med denne drøftelsessag til vurdering i udvalget. Teknik- og Miljøudvalget tager i den forbindelse stilling til reglerne i ”Skilte og reklamer i København” og administrationen heraf.

Hjalte Aaberg

/Tina Saaby

## **BILAG**

[Bilag 1 - Bannere på Axelborg](#)



## 26. Drøftelse af svingforbud i forbindelse med ombygning af Vester Voldgade (2011-51401)

Lars Berg Dueholm (I) har ønsket, at svingforbud i forbindelse med ombygningen af Vester Voldgade optages på Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden som drøftelsessag.

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller,

1. at Teknik- og Miljøudvalget med udgangspunkt i vedlagte korrespondance drøfter svingforbud som følge af ombygningen af Vester Voldgade.

### PROBLEMSTILLING

I forbindelse med ombygningen af Vester Voldgade er der en række svingforbud, som gør, at man ikke kan komme fra Rådhuset og mod syd af H.C. Andersens Boulevard. På baggrund af vedlagte korrespondance ønsker Lars Berg Dueholm (I), at udvalget drøfter sagen.

### LØSNING

Lars Berg Dueholm (I) henvendte sig 16. marts 2011 og spurgte om forvaltningen kunne gøre noget ved generne som følge af svingforbudene. Svar blev afsendt 29. marts 2011, og Lars Berg Dueholm (I) spurgte samme dag uddybende. På den baggrund henvendte forvaltningen sig telefonisk til Lars Berg Dueholm (I) for at få spørgsmålet præciseret. Et uddybende svar blev herefter sendt 7. april 2011.

### ØKONOMI

Indstillingen har ingen økonomiske konsekvenser.

### VIDERE PROCES

Ingen

Hjalte Aaberg

/Torben Gleesborg

### BILAG

[Bilag 1 - Besvarelser til Lars Berg Dueholm](#)

[Bilag 2 - Ombygning af Vester Voldgade, svingmuligheder](#)





## 27. Sager til orientering

### BILAG

[Orienteringsnotat om tillægsansøgning til helhedsplanen Lønstrupgård og Hvidbjergvej samt Grønnevang](#)

[Orienteringsnotat om forsøg med forbrugsafhængig betaling](#)

[Resultat af overførselssagen \(kbh i vækst\)](#)



**28. Meddelelser fra borgmesteren**



**29. Eventuelt**



### 30. Opfølgingsredegørelse i forbindelse med forvaltningens kvalitetskontrakt (2010-36512)

Der skal tages stilling til opfølgingsredegørelse om kvalitetskontraktens kvalitetsmål, som udarbejdes i forlængelse af Københavns Kommunes kvalitetsreform.

#### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender,

1. at målene på udvalgets område er indfriet, og at der arbejdes fremadrettet mod fortsat målopfyldelse, jf. opfølgingsredegørelsen om kvalitetskontraktens kvalitetsmål.
2. at de to allerede fastlagte kvalitetsmål i kvalitetskontrakten fastholdes.
3. at opfølgingsredegørelsen oversendes til Økonomiforvaltningen med henblik på en samlet orientering af Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen.

#### PROBLEMSTILLING

Teknik- og Miljøforvaltningens bidrag til Københavns Kommunes Kvalitetskontrakt blev vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget den 6. april 2010. Kvalitetskontrakten blev vedtaget i Borgerrepræsentationen den 16. juni 2010. Ifølge bekendtgørelse om kommunal kvalitetskontrakt og opfølgingsredegørelse skal der hvert år følges op på kvalitetskontraktens mål. Opfølgningen skal ifølge Bekendtgørelse om kommunal kvalitetskontrakt og opfølgingsredegørelse ske inden 1. oktober 2011. I København er det besluttet at følge en proces, der sikrer offentliggørelse senest 1. juni 2011.

I forbindelse med opfølgningen skal det vurderes, hvor langt forvaltningen er kommet med at opfylde de fastsatte kvalitetsmål. På den baggrund kan Teknik- og Miljøudvalget vurdere, om indsatsen er tilstrækkelig, og om der eventuelt er behov for at justere målene.

#### LØSNING

Teknik- og Miljøudvalget fastlagde den 6. april 2010 to mål som udvalgets bidrag til Københavns Kommunes kvalitetskontrakt.

De to mål var:

1. Husholdningsaffald fjernes til aftalt tid ude hos kunderne  
Kvalitetskrav: Mindst 99,5 % af affaldet skal være fjernet som aftalt.  
Resten skal være afhentet senest dagen efter.
2. Målet er at etablere attraktive byrum, der inviterer til at flere går mere og flere bliver længere.  
Kvalitetskrav: I 2015 er 80 % af københavnernes tilfredse med mulighederne for at deltage i bylivet.

#### Status

Mål 1.: Husholdningsaffald fjernes til aftalt tid ude hos kunderne.

Målet måles gennem Helhedsorienteret Driftsstrategi to gange årligt. Der har siden målets vedtagelse været gennemført én måling i oktober 2010. Denne viste, at målet på 99,5 % var opfyldt med et resultat på 99,9 %.

Opfyldelse af målet har i denne vinter (2010-11) været udfordret af sne og is, som i perioder har forhindret normal indsamling. Hertil kommer, at overgangen til nye renovatører efter udbud den 1. maj 2011 kan påvirke indsamlingen, uanset at denne er fastlagt som krav i de indgående kontrakter. Forvaltningen vurderer derfor, at der fortsat er tale om et ambitiøst kvalitetskrav, der ikke foreslås ændret.

Mål 2.: Etablering af attraktive byrum, der inviterer til at flere går mere og flere bliver længere.

Vedrørende lokalplanlægning, arkitektur og byrum måles gennem et bylivsregnskab, der er forelægges på samme møde som denne sag i Teknik- og Miljøudvalget (27. april 2011) og i Borgerrepræsentationen den 15. juni. Målet er en del af bylivsudspillet ”Metropol for Mennesker”, vedtaget af Borgerrepræsentationen den 10. juni 2009. Målingen på det relevante mål er netop gennemført i foråret 2011. Målingen viste, at 89 % af københavnere er tilfredse med mulighederne for at deltage i bylivet, og at målet på 80% derfor p.t. er opfyldt. Der er imidlertid tale om en langsigtet målsætning, der rækker til 2015, hvorfor det ikke er forvaltningens opfattelse, at kvalitetskravet bør justeres på nuværende tidspunkt.

## **ØKONOMI**

Indstillingen har ikke i sig selv økonomiske konsekvenser. Ifølge beslutningen om Københavns kommunes kvalitetskontrakt og de indeholdte servicemål afholdes udgifterne til måling og opfølgning på de stillede mål inden for forvaltningens budget.

## **VIDERE PROCES**

I forlængelse af Teknik- og Miljøudvalgets godkendelse af nærværende indstilling, videresendes denne til Økonomiforvaltningen, jf. 3. at-punkt. I maj forelægges forvaltningernes bidrag til opfølgingsredegørelsen for henholdsvis Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen til orientering med henblik på offentliggørelse af redegørelsen på kommunens hjemmeside den 1. juni 2011.

Pernille Andersen

/ Martin Nordrup

## **BILAG**

[Bilag til bidrag til opfølgingsredegørelse i forbindelse med Københavns Kommunes Kvalitetskontrakt](#)



### 31. Indstilling om statslige havvindmøller og låneramme (2011-30027)

#### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget overfor Borgerrepræsentationen anbefaler

1. at Københavns Energi gives mandat til at deltage i partnerskaber, der kan byde på statslige havvindmølleudbud, hvis de er rentable.

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget overfor Borgerrepræsentationen anbefaler

2. at Københavns Kommune kan stille garanti på op til 5,5 mia. kr. (2010-niveau) for Københavns Energis vindmølleinvesteringer på land og deltagelse i statslige havvindmølleudbud i henhold til statens havvindmølleplan, hvis de er rentable. Udmøntningen af garantistillelsen vil ske i takt med de enkelte projekter, hvor det vil blive forelagt særskilte indstillinger herom.

#### PROBLEMSTILLING

Borgerrepræsentationen vedtog den 10. december 2009 (BR 2009-123908), at opstillingen af vindmøller i København sker i regi af Københavns Energi. Den samlede investering er anslået til ca. 0,5 mia. kr.

Den 26. august 2010 vedtog Borgerrepræsentationen indstillingen om Københavns Kommunes etablering af vindmøller udenfor København (2010-62899) for op til et anslået beløb på 5 mia. kr., herunder at opstillingen kan ske i regi af Københavns Energi. Indstillingen åbner desuden op for, at der arbejdes for at forbedre de økonomiske vilkår for kystnære havvindmølleparker.

Af budgetaftalen for 2011 fremgår det, at København skal gå forrest og lade Københavns Energi opstille flere vindmøller både i og uden for København.

For at forbedre Københavns Energis muligheder for at opfylde Københavns klimaplan foreslås det, at Københavns Energi får mulighed for at deltage i partnerskaber, fx joint ventures, der byder på statslige udbud af havvindmøller i henhold til havvindmølleplanen, som ikke omfatter kystnære møller.

Det indstilles samtidig, at kommunen stiller garanti for Københavns Energis vindmølleinvesteringer på land og i forbindelse med ovennævnte havvindmølleudbud. Der er automatisk låneadgang hertil. Udmøntningen af garantistillelsen vil ske i takt med de enkelte projekter, hvor det vil blive forelagt særskilte indstillinger herom.

#### LØSNING

For at nå klimaplanens målsætninger er der estimeret et behov for at opstille op til 130 store vindmøller ud over vindmøller i København. Da det kan være vanskeligt at finde tilstrækkelige placeringsmuligheder på land, åbner indstillingen vedtaget af Borgerrepræsentationen den 26. august 2010 op for, at der kan arbejdes på at forbedre afregningsforholdene for kystnære havvindmølleprojekter, idet sådanne projekter på nuværende tidspunkt alene kan modtage den samme

støtte, som møller på land. Dette støtteniveau er utilstrækkeligt, da det ikke kompenserer for de fordyrende forhold ved etablering af vindmøller til havs.

Regeringen har lyttet til København og flere andre, der er interesseret i kystnære havvindmøller, og er indstillet på at forbedre de økonomiske vilkår, hvilket fremgår af regeringens netop offentliggjorte Energistrategi 2050. Men omfanget af forbedringen kendes endnu ikke, ligesom eventuelle betingelser for støtten heller ikke kendes.

På nuværende tidspunkt er vilkårene for opstilling af kystnære vindmøller udformet, så vindmølleopstilleren selv skal afholde omkostningerne til at føre elproduktionen i land. Disse omkostninger er betragtelige. Endvidere afregnes elprisen på markedsvilkår med et tillæg i 25 øre/kWh i en periode. Dette økonomiske grundlag er ikke tilstrækkeligt.

Når de nye rammer for denne type projekter bliver kendt, og hvis de vurderes tilstrækkelige, vil der blive forelagt en indstilling om en mulig københavnsk deltagelse i denne type projekter.

Blandt andet som følge af den fortsatte usikkerhed om det økonomiske grundlag for kystnære havvindmøller er det vurderet hensigtsmæssigt at lade Københavns Energi få mulighed for at deltage i de statslige havvindmølleprojekter, der udbydes i henhold til statens havvindmølleplan, hvis de er rentable.

Statslige havvindmølleudbud er karakteriseret ved, at det statslige Energinet.dk afholder omkostningerne ved at føre elproduktionen i land. Endvidere garanteres der en fast afregningspris i en årrække, således at der kan opnås en højere elpris, end hvad der gælder for de kystnære møller. Den garanterede pris er desuden med til at reducere den forretningsmæssige risiko, idet der sker en afkobling til markedsprisen, der kan variere.

Samtidig lægger regeringen op til, at Kriegers Flak bliver det næste statslige havvindmølleudbud med en installeret effekt på 600 MW svarende til eksempelvis 200 møller af 3 MW. Netop Kriegers Flak er i Københavns klimaplan nævnt som en af de muligheder, der er for at opfylde de ambitiøse målsætninger.

Med et tilsagn om en garantistillelse har Københavns Energi et godt og troværdigt grundlag for at gå i dialog med andre vindmølleoperatører omkring mulighederne for at deltage i relevante partnerskaber.

Lånerammen på 5,5 mia. kr. (2010 niveau) skal anvendes til den samlede finansiering af Københavns Energis vindmølleinvesteringer til lands og til vands, herunder også vindmøller i København.

Finansieringsbehovet for de konkrete projekter vil blive drøftet mellem Københavns Energi og Økonomiforvaltningen, hvor det vil være afgørende, at der er tale om rentable projekter. Indstillinger om garantistillelse i forbindelse med de konkrete vindmølleprojekter vil blive forelagt til politisk godkendelse.

I relation til klimaplanens målsætninger om CO<sub>2</sub>-reduktioner betyder deltagelse i statslige havvindmølleprojekter samtidig, at den CO<sub>2</sub>-reduktion, som havvindmøllerne medfører, tilskrives Københavns CO<sub>2</sub>-regnskab, selv om møllerne også vil blive opstillet uden en københavnsk involvering.

## **ØKONOMI**

Indstillingen har i sig selv ingen økonomiske konsekvenser for kommunen. Etablering af vindmøller vil medføre udgifter til anlæg og drift. Disse udgifter afholdes gennem låneoptag i selskabsregi og berører ikke umiddelbart kommunen.

## **VIDERE PROCES**

Indstillingen foreslås behandlet på Økonomiudvalgets møde den 10. maj og Borgerrepræsentationens møde den 26. maj 2011.

Claus Juhl

Hjalte Aaberg





## 32. Iværksættelse af offentlig høring af forslag til revideret jordregulativ (2011-34676)

I henhold til den nye affaldsbekendtgørelse skal Borgerrepræsentationen iværksætte offentlig høring af forslag til jordregulativ med mindst 4 ugers høringsperiode.

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at Teknik- og Miljøforvaltningen iværksætter offentlig høring af forslag til revideret jordregulativ for Københavns Kommune.

### PROBLEMSTILLING

Den 21. juni 2007 blev der indgået en bred politisk aftale i Folketinget om organisering af affaldssektoren. Et af hovedelementerne i aftalen var at sikre en effektiv service og administrativ forenkling på jord- og affaldsområdet. En udmøntning af aftalen er bl.a. en ændring af miljøbeskyttelsesloven og en ny affaldsbekendtgørelse, der trådte i kraft 25. marts 2011. Som konsekvens heraf skal Københavns Kommunes jordregulativ revideres for at være i overensstemmelse med de nye regler. Det nuværende jordregulativ blev vedtaget i Borgerrepræsentationen den 24. januar 2008. Teknik- og Miljøforvaltningens forslag til revideret jordregulativ fremgår af bilag 1. I henhold til affaldsbekendtgørelsens skal enhver have mulighed for at kommentere forslaget gennem en offentlig høring inden for en frist på minimum 4 uger fra annonceringen.

### LØSNING

Jord, som indehaveren skiller sig af med eller agter eller er forpligtet til at skille sig af med, reguleres i dag som alt andet affald. I henhold til den nye affaldsbekendtgørelse skal kommunerne udarbejde et selvstændigt regulativ for jord, som er affald. Formålet med et jordregulativ er at sikre, at håndteringen af jord sker på lovlig og miljømæssigt korrekt vis. Miljøstyrelsen har udarbejdet en vejledning, som indeholder et forslag til udformning af et kommunalt regulativ for jord.

Københavns Kommune har i forvejen et velfungerende regulativ for anvisning og anmeldelse af jord, og regulativet skal alene revideres i forhold til affaldsbekendtgørelsens ændrede regler om registrering og indberetning af jord- og affaldsdata. Ændringerne betyder, at virksomheder, der erhvervsmæssigt håndterer jord omfattet af regulativet, fremover skal lade sig registrere og årligt indberette håndterede jordmængder, forureningstyper m.m. til et nationalt affaldsdatasystem. Miljøstyrelsen er ansvarlig for dette system.

Forvaltningen foreslår, at Københavns Kommunes jordregulativ rettes i overensstemmelse hermed. Derudover foreslår forvaltningen, at der foretages visse redaktionelle ændringer af regulativet for at gøre teksten mere forståelig for borgerne og virksomhederne i Københavns Kommune. I forslaget er adgangen til at ændre regulativets tekniske retningslinjer i de tilhørende bilag 1.1 - 1.3 fortsat delegeret til Teknik- og Miljøforvaltningen, med mindre ændringerne vil få større miljømæssige, økonomiske eller administrative konsekvenser, hvilket kræver godkendelse af Teknik- og Miljøudvalget samt Borgerrepræsentationen.

### ØKONOMI

Revisionen af jordregulativet forventes ikke at få økonomiske konsekvenser for kommunen.

## **VIDERE PROCES**

Indstillingen forventes behandlet i Teknik- og Miljøudvalgets møde den 27. april 2011 og i Borgerrepræsentationens møde den 5. maj 2011, hvorefter høring kan iværksættes. Efter 4 ugers høring vil forslaget til nyt jordregulativ på ny blive forelagt Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen.

Hjalte Aaberg

/ Mikkel Aarø-Hansen

## **BILAG**

[Bilag 2: Gældende jordregulativ](#)

[Bilag 1: Forslag til revideret jordregulativ](#)

[Bilag 1.2: Kategorier, deponering og genanvendelse](#)

[Bilag 1.3: Rensning](#)

[Bilag 1.1: Klassificering og sortering](#)



### 33. Bryggerampen - cykelforbindelse ved Fisketorvet (2010-9238)

Forvaltningen har i forbindelse med udvikling af Bryggerampen identificeret en alternativ linjeføring med optimal cykelfremkommelse. Borgerrepræsentationen skal frigive midler til den videre bearbejdning af denne linjeføring.

#### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik - og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at der frigives en anlægsbevilling på 29,5 mio. kr. til udvikling og anlæg af en cykelbro fra Havneholmen til Kalvebod Brygge ved Fisketorvet på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.22.3, jf. bilag 1, løsning C.  
Det er en forudsætning for denne indstilling, at KBH i Vækst vedtages.
2. at Teknik- og Miljøudvalget bemyndiges til at indgå privatretlige aftaler alternativt træffe beslutning om ekspropriation af nødvendige arealer til Løsning C.

#### PROBLEMSTILLING

Forvaltningen har belyst mulighederne for en rampeløsning indenfor den trange fysiske plads på havnearealerne nord for Fisketorvet og identificeret en alternativ løsning, som imidlertid ligger udenfor det mandat, som Borgerrepræsentationen har besluttet for løsning af cykelforbindelsen ved Fisketorvet. Alternativet imødekommer ønsket om forbedret cykel-trafikafvikling og bedre byrum og byliv ved Fisketorvet.

#### LØSNING

I bilag 1 præsenteres tre projektmodeller, hvor to projektmodeller løsning A og B er indenfor nuværende budgetramme samt tidsplan, mens den sidste løsning C, er ny og et alternativ, der kræver øget budget og lidt længere tidsplan.

Forvaltningen vurderer, at løsning C bedst løser trafikafviklingen for cyklister samt gør det muligt at skabe byliv ved at bruge havnearealet til andre formål end afvikling af cykeltrafikken. Løsning C er den løsning som understøtter målet om at blive verdens bedste cykelby bedst, løsningen vil være nyskabende også i international sammenhæng. De to andre løsninger forbedrer også forholdene, men med et lavere komfortniveau og ringere mulighed for byliv på havnearealet. Muligheden for, at foreslå løsning C er tilvejebragt i aftalen KBH i Vækst indgået mellem Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti, Det radikale Venstre og Det Konservative Folkeparti.

De seneste cykeltællinger af pendlere fra Bryggebroen og til Kalvebod Brygge viser i dag ca. 9.000 daglige brugere. Prognoserne viser, at dette tal vil stige yderligere.

Løsning C, jf. bilag 1, starter som en rampe på Havneholmen, hæves til 4,2 meter over kajen og tilsluttes direkte til Kalvebod Brygge. Derved adskilles cyklister fra de gående på havnearealet foran Fisketorvet, da broen skaber en direkte og optimal cykelforbindelse. De eksisterende niveauforskelle udnyttes, så cyklister får mulighed for at køre direkte fra Bryggebroen til Dybbølsbro, udenom de

eksisterende snævre og skarpe sving mellem Havneholmen og Kalvebod Brygges havnefront. Det vil fortsat være muligt at cykle til Fisketorvets kajarealer via den cykelforbindelse, som findes i dag. At adskille gående og cyklende på havnearealet foran Fisketorvet giver et potentiale for fredeligt ophold og færden for fodgængerne lige netop på det sted. Cykelbroen er med til at etablere en lille skala, i det forholdsvise store byrum omkring Fisketorvet og de omkringliggende byggerier. De rum der opstår omkring broen, kan være med til at skabe en intimitet og menneskelig skala uden risiko for at blive kørt ned af hurtiggående cyklister. Den videre arkitektoniske bearbejdning skal derfor have meget fokus på de rumlige kvaliteter under broen og kunne være med til at etablere mere landskab i de mange belagte arealer i området og sikre nye opholdsmuligheder og nye aktiviteter som stadepladser, m.m.

Kommunen vil i samarbejde med den private grundejer forsøge at revitalisere området og tilføre aktiviteter samt gode opholdsmuligheder.

Cykelbroen udføres med et oplukkeligt broelement, som gør det muligt for både at komme videre ind i kanalen, så eksisterende forhold for adgang opretholdes i overensstemmelse med lokalplanen.

Det vurderes, at ca. 14 private private p-pladser foran Aller bygningens forplads må nedlægges/flyttes. Dette kræver en aftale med Aller eller en ekspropriation, som ikke er på plads for nuværende, men inkluderet i budgettet. Der kan endvidere opstå behov for at ekspropriere til etablering af søjler til broen på Fisketorvets matrikel. Løsning C kan rumme plads til gående på cykelbroen.

Ibrugtagning sker inden udgangen af 2012.

## **ØKONOMI**

Løsning C, hævet cykelbro fra Havneholmen til Kalvebod Brygge, kræver en merbevilling på ca. 18 mio. kr. i forhold til det samlede budget på 20 mio. kr. De 18 mio. kr. er finansieret i aftalen KBH i Vækst. Det er således en forudsætning for denne indstilling, at KBH i Vækst vedtages.

De 20 mio. kr. fordelt med 14 mio. kr. afsat i Budget 2010 (Æ148) og 6 mio. kr. fra den statslige cykelpulje jf. Borgerrepræsentationens beslutning 11. februar 2010. Af de 14 mio. kr. er 2,5 mio. kr. frigivet til projektering og udbud af Bryggerampen. De resterende 11,5 mio. kr. samt de 18 mio. kr. (i alt 29,5 mio. kr.) ønskes frigivet på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.22.3.

## **VIDERE PROCES**

Når Borgerrepræsentationen har tiltrådt indstillingen, igangsættes projekteringen af løsning C. Udvalget vil eventuelt skulle beslutte ekspropriative indgreb i de berørte matrikler, hvis det ikke er muligt at indgå frivillige aftaler med de berørte parter.

Hjalte Aaberg

/Torben Gleesborg

## **BILAG**

[Bilag 1 - konceptoptioner](#)



### 34. Kalvebod Bølge, ekstra midler (2011-34795)

Der skal frigives anlægsbevilling på 15 mio. kr. til anlæg af Kalvebod Bølge.

#### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget overfor Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at der frigives en anlægsbevilling på 15 mio. kr. til anlæg af ”Kalvebod Bølge” i 2012 på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.23.3.  
Det er en forudsætning for denne indstilling, at KBH i Vækst vedtages.

#### PROBLEMSTILLING

Licitationsresultatet fra oktober 2010 resulterede i, at der mangler 15 mio. kr. for at realisere Kalvebod Bølge-projektet i fuldt omfang. Borgerrepræsentationen pålagde 16. december 2010 Teknik- og Miljøudvalget at finde finansiering inden for egen ramme til anlæg af det samlede projekt frem for at reducere det. Borgerrepræsentationen skal nu tage stilling til at frigive anlægsbevillingen for at Kalvebod Bølge-projektet kan realiseres i fuldt omfang.

#### LØSNING

Ved at tilføre projektet de ekstra midler kan anlægget etableres, så det opfylder den overordnede intention om at skabe en bedre forbindelse mellem byen og vandet og styrke det rekreative potentiale på Kalvebod Brygge.

De ekstra midler er tilvejebragt i aftalen KBH i Vækst indgået mellem Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti, Det radikale Venstre og Det Konservative Folkeparti.

Det har vist sig at være meget vanskeligt at prissætte komplekse bygværker på vand. Forvaltningen vil i forbindelse med det kommende udbud skabe optimeringer i projektet, så det med de oprindelige bevilligede midler (34 mio. til udvikling og anlæg) og de 15 mio. kr., som forvaltningen nu beder om at få tilført, udføres i sin helhed.

Potentielle brugere af anlægget har været inddraget for at sikre at anlæggets funktioner som kajakopbevaring, opholdsarealer og adgang til vandet fastholdes ved eventuelle optimeringer. En optimering af anlægget kan være at ændre belægningsflader fra beton til træ, at ændre læggeretning på træbeklædning til et mindre kompliceret mønster eller at indføre flere flydende elementer, hvis det viser sig at være billigere.

Forvaltningen er i løbende dialog med Lokale og Anlægsfonden, der har tilkendegivet, at de er interesseret i at støtte projektet med ca. 3 mio. kr. Midlerne vil indgå i anlægsbudgettet til blandt andet finansiering af kajakrutsjebane, markering af løbesti, møbler til udstrækningsøvelser og opbevaringsmulighed for kajakudstyr.

#### ØKONOMI

Anlægsbevillingen på 15 mio. kr. til anlæg af ”Kalvebod Bølge” frigives på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.23.3. Midlerne finansieres af aftalen KBH i Vækst. Det er således en forudsætning for denne indstilling, at KBH i Vækst vedtages.

## **VIDERE PROCES**

Forvaltningen vil udbyde projektet i totalentreprise med udgangspunkt i det allerede udarbejdede hovedprojekt. Anlægsstart forventes at være medio 2011 og det færdige anlæg vil kunne ibrugtages medio 2012.

Hjalte Aaberg

/Torben Gleesborg



### 35. Nørrebro Cykelrute Rantzausgade-Jagtvej, CP IV (2011-34044)

Der skal træffes beslutning om at frigive den resterende del af anlægsbevillingen til anlæg af Nørrebro Cykelrute fra Rantzausgade til Jagtvej, herunder tilkobling af cykelruten til Nørrebroparken.

#### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget overfor Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at der frigives en anlægsbevilling på 14,025 mio. kr. (2011 p/l) til anlæg af cykelrute og parkanlæg fra Rantzausgade - Jagtvej inkl. flytning af et signalanlæg på Jagtvej og tilkoblingen til cykelruten i Nørrebroparken. Anlægsbevillingen skal fordeles med 3,325 mio. kr. i 2011 og 10,7 mio. kr. i 2012 og frigives på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.23.3.
2. at Københavns Kommune, for at kunne sammenkoble cykelruten i Nørrebroparken, optager matrikel 6272 og en del af matrikel 172c, som i dag har status af privat fællesvej (Hellebækgade) til offentlig vej (se bilag 1)

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender,

3. at der nedlægges 11 p-pladser i Blå Zone, og etableres 16 nye p-pladser (se bilag 2)
4. at der nedlægges 16 parkeringspladser udenfor betalingszonen, hvor der ikke findes erstatningspladser (se bilag 2).

#### PROBLEMSTILLING

Der skal frigives midler med henblik på at igangsætte anlæg af cykelrute og park umiddelbart efter Sven Engstrøm A/S har nedrevet sin bygning og ryddet grunden, hvorpå cykelruten skal føres igennem. For at kunne sammenkoble cykelruten i Nørrebroparken med krydsningen i Jagtvej er det nødvendigt, at kommunen overtager matrikel 6272 og en del af matrikel 172c, som i dag har status af privat fællesvej (Hellebækgade) til offentlig vej (se bilag 1).

#### LØSNING

Nørrebro Cykelrute skal skabe en grøn forbindelse gennem byen for cyklisterne. Cykelruten anlægges på et gammelt DSB-areal fra Emdrup i Nord, gennem Nørrebro og Frederiksberg til Valby i Syd. Den eneste strækning der mangler at blive gennemført, for at cykelruten bliver sammenhængende, er strækningen fra Rantzausgade til Jagtvej, samt et lille stykke i Nørrebro Parken på den anden side af Jagtvej. Cykelstien kommer til at løbe gennem et parkområde. På Jagtvej flyttes et signalanlæg, så det kommer til at ligge i cykelrutens krydsning af Jagtvej (se bilag 1).

Denne etape af cykelruten har afventet gennemførelse, da Sven Engstrøm A/S som lejer af grunden sagsøgte kommunen efter hans lejemål blev opsagt. Ved et forlig mellem kommunen og Svend Engstrøm i marts 2010 blev det fastlagt, at den sidste del af hans bygninger skal være nedrevet og grunden ryddet inden den 1. juli 2011. Dette betales alene af Sven Engstrøm.

På den anden side af Jagtvej afventer forvaltningen nedrivning af Amirs autoværksted, hvorefter cykelruten kan sammenkobles henover Jagtvej. Ejeren af autoværkstedet er fraflyttet, men vil ikke betale for nedrivning af værkstedet og heller ikke give Københavns Kommune fuldmagt til en

nedrivningstilladelse, før man indgår en aftale om, hvem der betaler. Dette forventes afklaret ved en såkaldt hovedforhandling i juni 2011 besluttet af Byretten. Forvaltningen forventer, at det ved hovedforhandlingen besluttes, at lejer betaler nedrivningen, da dette står i lejekontrakten. Forvaltningen forventer desuden, at værkstedet bliver revet ned i 2011, således at denne del kan udføres i sammenhæng med resten.

Nedrivning af Sven Engstrøms bygning og Amirs Autoværksted er således en forudsætning for gennemførelsen af projektet og er ikke en del af projektøkonomien.

I 2011 - 2016 skal der være metrobyggeplads på en del af entrepriseområdet, så kun en del af hovedprojektet udbydes til anlægsentreprise i 2011. Metrobyggepladsen er placeret på en del af det kommende parkareal og ligger ikke i vejen for gennemførelsen af selve cykelruten. Herved undgås den oprindelige placering af metrobyggepladsen i den allerede etablerede del af cykelruten mellem Rantzausgade og Ågade. Hele projektet færdigprojekteres allerede nu, så den sidste del ligger klar til udførelse, når metrobyggepladsen er fjernet. De penge, der afsættes til færdiggørelse af projektet, forventes overført til Metroselskabet i 2012, som herefter anlægger den sidste del i 2016. Evt. meromkostninger på grund af prisstigninger i perioden 2012 - 2016 afholdes efter aftale af Metroselskabet.

For at kunne sammenkoble cykelruten i Nørrebroparken med krydsningen i Jagtvej er det nødvendigt, at kommunen optager matrikel 6272 og en del af matrikel 172c, som i dag har status af privat fællesvej (Hellebækgade), til offentlig vej (se bilag 1).

Der nedlægges 16 p-pladser i Hellebækgade, som ligger udenfor betalingszonen, hvilket vil give et øget parkeringspres på området - men der er gader i gåafstand, hvor belægningsprocenten i dag er under 90 %, som beboerne i stedet kan benytte til parkering. Desuden medfører projektet, at der i Blå Zone nedlægges 11 p-pladser i Hans Egedes Gade, men etableres 16 nye andetsteds i gaden.

## ØKONOMI

I Budget 2011 (Æ197) er der afsat 16,5 mio. kr. til "Nørrebro Cykelrute og parkanlæg", hvoraf de 2,475 mio. kr. allerede er frigivet i forbindelse med budgettet. Med denne indstilling skal de resterende 14,025 mio. kr. frigives.

Af skemaet nedenfor ses, hvordan det samlede budget på 16,5 mio. kr. forventes anvendt:

Udgifter, mio. kr.	2011	2012	Sum
Rådgivning og internt lønforbrug (BR 7/5 2009)	2,6	0,7	3,3
Fysisk anlæggelse af projekt	3,2	10,0	13,2
<b>Total</b>	<b>5,8</b>	<b>10,7</b>	<b>16,5</b>

Da kommunen ikke før har driftet arealet fra Rantzausgade - Jagtvej bliver de forøgede driftsomkostninger fra år 2012 kr. 395.000 og i alt fra og med år 2017 kr. 465.000. Såfremt der ikke gives en forhøjelse af Teknik- og Miljøforvaltningens driftsramme i Budget 2012, vil de øgede driftsomkostninger blive dækket via effektiviseringer eller reduktion af serviceniveauet på Teknik- og Miljøforvaltningens øvrige områder.

Optagelsen af matrikel 6272 og en del af matrikel 172c, som i dag har status af privat fællesvej (Hellebækgade), til offentlig vej (se bilag 1) giver i sig selv ingen øgede driftsomkostninger, da disse arealer allerede i dag betragtes og driftes som en del af Nørrebroparken.

## VIDERE PROCES



Denne sag er vurderet ukompliceret og forelægges derfor kun denne ene gang, jf. beslutningen på Teknik- og Miljøudvalgets møde 21. juni 2010 om anlægssagers hurtigere gennemløb.

Projektet vil blive forelagt lokaludvalget til høring. Vejovertagelsen vil blive gennemført iht. vejlovens regler.

Cykelruten, samt den del af parken, der ligger udenfor metrobyggepladsens areal, forventes anlagt fra august 2011 til maj 2012. Den resterende del af parken forventes anlagt af Metroselskabet i 2016.

Hjalte Aaberg

/Torben Gleesborg

## **BILAG**

[Bilag 1, Projektforslag - Nørrebro Cykelrute](#)

[Bilag 2 - P-redegørelse, Nørrebro Cykelrute, Rantzausgade - Jagtvej](#)



### 36. Frigivelse af anlægsbevilling, Fornyelse af Fælledparken, kastebanen (2011-40163)

Der skal tages stilling til frigivelse af en anlægsbevilling på 750.000 kr. til anlæggelse af en midlertidig kastebane i Fælledparken.

#### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik og Miljøudvalget overfor Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at der frigives en anlægsbevilling på 0,75 mio. kr. til at etablere en midlertidig kastebane i Fælledparken i 2011 på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 0.28.20.3.

Det er en forudsætning for denne indstilling, at KBH i Vækst vedtages.

#### PROBLEMSTILLING

Den 24. april 2008 besluttede Borgerrepræsentationen, at der skulle etableres en kastebane til hammer- og diskoskast i Fælledparken, som erstatning for den eksisterende grusbane der skulle nedlægges i forbindelse med projektet, ”Fornyelse af Fælledparken”. Med denne indstilling skal der frigives 750.000 kr. (2011 p/l) til at etablere kastebanen i Fælledparken.

#### LØSNING

Af Borgerrepræsentationens beslutning fremgår det, at etablering af kastebanen skal finansieres af det rammebeløb, der allerede var afsat til udvikling af Fælledparken på Teknik- og Miljøforvaltningens investeringsramme. Da der ultimo 2008 blev indgået den endelige finansieringsaftale med A. P. Møller Fonden ang. Fornyelse af Fælledparken, viste det sig, at Fonden ikke kunne godkende, at projektets samlede ramme finansierede kastebanen, da den ikke havde været en del af den oprindelige plan som Fonden var blevet forelagt.

Muligheden for at etablere kastebanen er tilvejebragt i aftalen KBH i Vækst indgået mellem Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti, Det radikale Venstre og Det Konservative Folkeparti.

Det var planlagt, at kastebanen skulle etableres primo 2010 som afslutning på Fornyelse af Fælledparkens første etape hvor den eksisterende grusbane blev nedlagt.

I mellemtiden har der dog, i samarbejde med Sparta, været iværksat en undersøgelse over alternative og bedre placeringer af banen og i længere tid er der blevet arbejdet på en løsning på det nærliggende universitetsområde, Nørre Campus. Det viste sig dog i efteråret 2010, at denne løsning ikke er mulig på nuværende tidspunkt, og derfor arbejder forvaltningen nu videre på at etablere banen i Fælledparken.

Forvaltningen har derfor igangsat den nødvendige proces i forbindelse med dispensation fra parkens fredningsbestemmelser. Kastebanen forventes efterfølgende nedlagt og flyttet til universitetsområdet i 2016.

#### ØKONOMI

De 750.000 kr. (2011 p/l) frigives på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 0.28.20.3. Midlerne finansieres af aftalen KBH i Vækst. Det er således en forudsætning for denne indstilling, at KBH i Vækst vedtages.

## **VIDERE PROCES**

Når Borgerrepræsentationen har bevilliget midlerne, vil forvaltningen straks igangsætte etableringen af kastebanen.

Udførelsen forventes afsluttet medio 2011.

Hjalte Aaberg

/Torben Gleesborg



### 37. Frigivelse af anlægsbevilling, Fornyelse af Fælledparken, Trafiklegepladsen (2011-23876)

Der skal tages stilling til frigivelse af en anlægsbevilling på 6,0 mio. kr. til at renovere bygningerne på Trafiklegepladsen i Fælledparken i 2012.

#### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at der frigives en anlægsbevilling på 6,0 mio. kr. til at renovere bygningerne på Trafiklegepladsen i Fælledparken i 2012. Midlerne frigives på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 0.28.20.3.  
Det er en forudsætning for denne indstilling, at KBH i Vækst vedtages.

#### PROBLEMSTILLING

Det viser sig, at posten til administration ifm. Fornyelse af Fælledparken fra starten har været vurderet for lavt, hvilket har den konsekvens, at der nu er færre midler til anlæg af parken. Konkret betyder det, at projektet for bygningerne på Trafiklegepladsen ikke kan gennemføres i henhold til de intentioner, der ved projektets start blev aftalt med A. P. Møller Fonden, medmindre projektet tilføres ekstra anlægsmidler på 6,0 mio. kr.

#### LØSNING

Fornyelsen af Fælledparken er støttet af A. P. Møller Fonden med 152,0 mio. kr., som udgør 80 % af projektets samlede budget på 190,0 mio. kr. Fonden har fra projektets start haft en forventning om, at deres donation primært blev brugt til anlæg, og at kommunen afholdt udgifter til administration, som bl.a. dækker rådgivning, forundersøgelser, analyser, interne lønudgifter, samt arrangementer og kommunikation.

De 6,0 mio. kr. er tilvejebragt i aftalen KBH i Vækst indgået mellem Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti, Det radikale Venstre og Det Konservative Folkeparti.

#### Det skal midlerne bruges til:

Den nuværende undervisnings- og værkstedsbygning på Trafiklegepladsen er slidt og lever ikke længere op til gældende miljøkrav og arbejdsmiljølovgivning. Forvaltningen skønner, at antallet af besøgende vil stige til det dobbelte i de kommende år, hvilket vil medføre endnu større pres på de eksisterende faciliteter (se bilag 1 for uddybning af projektets indhold).

#### Baggrund for fordyrelsen

Ved projektets start i 2008 var det ikke muligt i detaljer at forudsige, hvor komplekst projektet ville blive. Det har undervejs været nødvendigt at udvide og omdefinere projektet på flere punkter med ekstraomkostninger til følge.

Indførelse af og erfaringer med en ny intern aflønningsmodel for projektledere og byggeledere i Center for Anlæg og Udbud har desuden indebåret mere retvisende tal for lønområdet. Det har betydet en forøgelse af udgifter i forhold til de forventede udgifter ved projektstart.

Udgifter til rådgivning og administration udgør nu ca. 23 % af projektets samlede budget. Posten dækker bl.a. intern løn til projekt og byggeledelse, opmåling, analyser, forundersøgelser, projektering, tryk, projektopfølgning og fagtilsyn. For at kunne dække de ekstra omkostninger til administration besluttede forvaltningen at skære ned på anlægsmidlerne i projektet omkring Trafiklegepladsen. Det blev bl.a. forudsat, at de eksisterende bygninger kunne bevares. Efter nærmere undersøgelser af bygningernes tilstand og nye miljøkrav viser det sig dog, at dette ikke er en mulighed.

## ØKONOMI

Med denne indstilling skal der frigives 6,0 mio. kr. (2011 p/l) i 2012 til at renovere bygningerne på Trafiklegepladsen i Fælledparken. De 6,0 mio. kr. (2011 p/l) frigives på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 0.28.20.3. Midlerne finansieres af aftalen KBH i Vækst. Det er således en forudsætning for denne indstilling, at KBH i Vækst vedtages.

Udgifter, kr. 2011 p/l	2011	2012
Rådgivning og internt lønforbrug	0,0	0,0
Fysisk anlæggelse af Trafiklegeplads	0,0	6,0
<b>I alt</b>	<b>0,0</b>	<b>6,0</b>

Hvis de 6,0 mio. kr. afsættes til Fornyelse af Fælledparken har Københavns Kommune afsat 44,0 (2011 p/l) mio. kr. til fornyelsen. Herudover har Københavns Kommune afsat midler til betaling af fondsmoms på 26,6 mio. kr.

A. P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal støtter projektet med 152,0 mio. kr.

## VIDERE PROCES

Når Borgerrepræsentationen har bevilget midlerne, vil forvaltningen igangsætte den videre projektering af bygningerne på Trafiklegepladsen. Selve udførelsen forventes afsluttet medio 2012.

Hjalte Aaberg

/Torben Gleesborg

## BILAG

[Bilag 1, Bygningerne på Trafiklegepladsen](#)

[Bilag 2, Eksisterende forhold på Trafiklegepladsen](#)



### 38. Udvalgelse af område til ansøgning om områdefornyelse 2012 (2011-43325)

Teknik- og Miljøudvalget skal tage stilling til, om Københavns Kommune skal søge Socialministeriet om to nye områdefornyelser i 2012.

#### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget anbefaler over for Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen

1. at Teknik- og Miljøforvaltningen bemyndiges til at udarbejde ansøgninger til Socialministeriet om midler til igangsættelse af to områdefornyelser i 2012 i Bispebjerg.

#### PROBLEMSTILLING

Teknik- og Miljøforvaltningen har screenet København ved hjælp af bl.a. det Socioøkonomiske Københavnerkort for at finde de områder i byen, der har behov for en særlig helhedsorienteret byfornyelsesindsats (områdefornyelse).

Der er brugt fire objektive kriterier: 1) andelen af små boliger (under 60 m<sup>2</sup>), 2) andelen af boliger med installationsmangler, 3) andelen af beboere uden for arbejdsstyrken og 4) andelen af beboere fra ikke-vestlige lande. De fire kriterier er Socialministeriets kriterier for tildeling af midler til områdefornyelse.

Byfornyelsesloven giver kommunerne mulighed for én gang årligt at ansøge Socialministeriet om støtte til gennemførelse til områdefornyelsesprojekter, som kan afhjælpe fysiske og sociale problemer. Den statslige ramme er 10 mio. kr. pr. områdefornyelse. Derudover er der mulighed for at søge midler til en særlig forsøgsindsats i områdefornyelse på højst 20 mio. kr.

Det har tidligere været svært at tænke områdefornyelsesprojekterne ind i den kommunale langtidspanlægning, da det år for år er blevet besluttet i hvilket område den næste områdefornyelsesindsats skal ansøges. Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at ændre denne praksis, for at kunne lave et grundigere forarbejde og bruge områdefornyelserne til at udvikle forvaltningens ordinære drift.

#### LØSNING

På baggrund af en detaljeret udvælgelsesproces med analyse af områderne og dialog med samtlige forvaltninger peger Teknik- og Miljøforvaltningen på tre områder af København, som har et særligt udtalt behov for helhedsorienteret byfornyelse; Bispebjerg, Vigerslev og Indre Nørrebro (se bilag 1 og 2).

Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår, at Københavns Kommune udvælger områdefornyelsen i Bispebjerg og således søger Socialministeriet om støtte til to områdefornyelser i Bispebjerg i 2012. Forvaltningen anbefaler at lave to områdefornyelsesansøgninger til Bispebjerg, fordi området i København er så stort og har væsentlige behov for fysisk og social indsats. Der kan derved skabes flest mulige forandringer i området; både fysiske forandringer og kapacitetsopbygning blandt borgerne.

Bispebjerg foreslås prioriteret til områdefornyelse i 2012 for at skabe en byudvikling med udgangspunkt i områdefornyelsen, to store boligsociale helhedsplaner, fokuseret byudvikling ved Nørrebro Station, Bispebjerg Hospital og de i lokalplanen udpegede kreative zoner omkring Rentemestervej. Der er derudover etableret et grundlag for at områdefornyelsen kan gennemføres i tæt og koordineret samspil med en række andre lokale udviklingsaktiviteter såsom Ungebydelsplanen og Bydelsplanen. Endelig medfølger en omfattende byfornyelse af området en områdefornyelse. Bispebjerg prioriteres først, da der skønnes at der her kan opnås maksimalt udbytte af indsatsen med hensyn til fysiske investeringer og som bidrag til en koordineret byudviklingsstrategi.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil ansøge Staten om ekstra refusion til en særlig forsøgsindsats under temaet ”Social Innovation”. Her skal der målrettet afprøves, udvikles og formidles metoder der skaber synergieffekter mellem keredriften og de aktører der gennemfører sociale og fysiske udviklingsprojekter på Bispebjerg de kommende år.

## **ØKONOMI**

Der foreslås udarbejdet en ansøgning om reservation af statslige midler til to områdefornyelser i Bispebjerg på 10 mio. kr. pr. områdefornyelse, i alt 20 mio. kr. Københavns Kommune skal medfinansiere områdefornyelserne med 20 mio. kr. pr. områdefornyelse, i alt 40 mio. kr. De to områdefornyelser på Bispebjerg får således et samlet budget på 60 mio. kr. De 40 mio. kr. i kommunal medfinansiering tages fra Teknik- og Miljøudvalgets anlægsramme til byfornyelse, funktion 0.25.15.3.

Derudover søges der om særlige forsøgsindsatser på 10 mio. kr. pr. områdefornyelse i alt 20 mio. kr. Forsøgsmidlerne kræver ikke kommunal medfinansiering.

Hvis der opnås statslig reservation til områdefornyelserne, er der mulighed for, ved ansøgning til Socialministeriet, at opnå en andel i statens særlige ramme til bygningsfornyelse og gårdhaver i forbindelse med områdefornyelse. Den særlige statslige ramme til dette forventes at udgøre op til 25 mio. kr. Kommunen skal i så fald bidrage med mindst det samme beløb til bygningsfornyelse og gårdhaver.

Såfremt der opnås tilsagn om reservation af statslige midler til områdefornyelse, vil udgifterne til kommunale bidrag blive afholdt inden for den beløbsramme, som er afsat til byfornyelsesformål. På grund af et øget pres på byfornyelsesrammen har Teknik- og Miljøforvaltningen vurderet det nødvendigt at ansøge om øget ramme til byfornyelsen på budget 2012. Den samlede byfornyelsesindsats (byggningsfornyelse, gårdhaver og områdefornyelser) finansieres med op til halvdelen af staten, og vurderingen er, at nye politiske beslutninger på området vil kunne opnå statsstøtte, men ikke vil kunne finansieres indenfor den eksisterende kommunale ramme.

Teknik- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen skal ultimo 2011 godkende de udarbejdede ansøgninger om områdefornyelse 2012. Teknik- og Miljøforvaltningen vil derfor fremsende en ny indstilling ultimo 2011, hvor der skal tages stilling til omplacering af midler fra byfornyelsesrammen for at dække den kommunale medfinansiering, herunder tilladelse til anlægsbevilling, indtægts- og udgiftsbevilling til de statslige midler, hvis disse modtages.

## **VIDERE PROCES**

Efter endelig godkendelse i Borgerrepræsentationen, vil Teknik- og Miljøforvaltningen udarbejde ansøgninger om reservation af midler til områdefornyelserne til Socialministeriet i samarbejde med kommunens øvrige forvaltninger og Bispebjerg Lokaludvalg. Denne ansøgning vil blive sendt til ministeriet, når den er endeligt godkendt i Teknik- og Miljøudvalget for at overholde ansøgningsfristen den 7. januar 2012. Derefter skal den godkendes i de øvrige udvalg og Borgerrepræsentationen, inden den behandles endeligt i Socialministeriet.

Hjalte Aaberg

/Tina Saaby

**BILAG**

[Bilag 1 - Baggrundsnotat vedr. udvælgelse af områder til områdefornyelse 2012](#)

[Bilag 2 - Kort over København og de tre områder](#)

[Bilag 3 - Foto og karrékort over de 3 områder](#)





### 39. Lokalplanforslag Niels Bohr Science Park (2011-43932)

Der skal tages stilling til offentliggørelse af forslag til lokalplan ”Niels Bohr Science Park” og forslag til tilhørende kommuneplantillæg, der vil muliggøre opførelse af 45.000 m<sup>2</sup> universitetsbyggeri på Nørrebro.

#### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget overfor Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at lokalplanforslag ”Niels Bohr Science Park”(bilag 1) vedtages med henblik på offentliggørelse i 2 måneder eksklusiv juli måned,
2. at vedtage den foreslåede borgerdialogproces bestående af et borgermøde tilrettelagt som et orienteringsmøde, hjemmeside med mulighed for at afgive høringssvar (Bliv hørt) samt annoncering i områdets lokalaviser (bilag 2).

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

3. at vedtage det tilhørende forslag til kommuneplantillæg med henblik på offentliggørelse i 2 måneder sammenmed lokalplanforslaget (bilag 1),

#### PROBLEMSTILLING

Universitets- og Bygningsstyrelsen (UBST) og Københavns Universitet (KU) er i gang med en større campusplanlægning, hvor det Naturvidenskabelige Fakultet skal samles på Nørre Campus på Nørrebro. Og det er en del af aftalen ”Kickstart København” at tilvejebringe det fornødne plangrundlag for Nørre Campus. Formålet er at tiltrække investeringer og samle forskning, vidensinstitutioner og virksomheder og derved skabe et universitet i verdensklasse. Som led i denne udvikling ønsker Universitets- og Bygningsstyrelsen og Københavns Universitet at opføre et nyt laboratorie- og undervisningsbyggeri på i alt 45.000 m<sup>2</sup>.

Den 15. november 2010 godkendte Teknik- og Miljøudvalget uden kommentarer en startredegyrelse om udarbejdelse af en lokalplan, der vil muliggøre projektet.

Økonomiforvaltningen afholdt en forudgående offentlig høring i perioden 18. august 2010 til 3. september 2010 om et kommuneplantillæg, der vil muliggøre projektet.

Herefter har forvaltningerne udarbejdet planforslagene.

#### LØSNING

Bebyggelsen, der vil blive opkaldt Niels Bohr Science Park, forventes at danne de fysiske rammer for op til 4.000 studerende, 800 undervisningsaktive forskere, 260 ph.d. studerende og 200 tekniske og administrative medarbejdere. Niels Bohr Science Park bliver en del af Vidensbydel Nørre Campus.

Det er forvaltningernes vurdering, at projektet vil understøtte målene i forslag til Kommuneplanstrategi 2010. I forhold til ”Grøn vækst” vil Niels Bohr Science Park medvirke til, at forskning inden for de naturvidenskabelige fag kan sker i moderne laboratorier og i tværfaglige miljøer, så København kan markere sig på den internationale scene og forskningen kan foregå i et tæt samarbejde med erhvervslivet.

Bebyggelsen opdeles i to bygningsafsnit med en bygning på 30.000 m<sup>2</sup> i Universitetsparken orienteret mod Jagtvej og en bygning på 15.000 m<sup>2</sup> i et område vest for Jagtvej mellem Jagtvej og Rådmandsgade. Mellem de to bygninger etableres en intern lukket gangbro over Jagtvej og en intern lukket forbindelse under Jagtvej. I tilknytning til forbindelsen under Jagtvej etableres endvidere cykelparkering og en åben offentlig forbindelse for fodgængere og cyklister mellem Univeristetsparkens grønning og Rådmandsgade. De eksisterende bygninger nedrives.

Det er forvaltningernes vurdering, at projektet i form af et stort nutidigt byggeri vil give kvarteret et mere moderne præg. I projektet er der indarbejdet mulighed for ophold ud mod grønningen og langs stiforbindelsen, hvor niveauet mellem stiforbindelsen og Jagtvej aftrappes med sidetrin. Stiforbindelsen vurderes endvidere også at ville kunne understøtte en større sammenhæng mellem kvarterene på hver side af Jagtvej, som det bl.a. er foreslået i vinderforslaget fra konkurrencen om Vidensbydel Nørre Campus.

Forbindelsen er endnu ikke fuldt finansieret, hvilket Universitets- og Bygningsstyrelsen og Københavns Universitet arbejder på. Såfremt dette ikke lykkes, og forbindelsen ikke kan etableres, vil forvaltningerne sammen med Universitets- og Bygningsstyrelsen og Københavns Universitet udarbejde et alternativt forslag til en kvalitativ løsning af de forhold i projektet, der forudsætter eller er tænkt sammen med forbindelsen, herunder adgangsforhold og cykelparkering, samt hvordan en god forbindelse over Jagtvej kan udformes, der underbygger visionen i Nørre Campus planen.

Forvaltningerne vurderer at broen over Jagtvej (offentlig vej) kan accepteres. I forhold til konkurrenceprojektet er den nu løftet til 3. sals niveau svarende til over 12 m over gadeniveau. Fra Jagtvej kan man således fortsat skue Zoo-tårnet i Zoologisk Have.

I området mellem Jagtvej og Rådmandsgade medtages den nordlige del af karreen til Skrivergangen i lokalplanområdet for at sikre en helhedsløsning, hvor ny bebyggelse placeres langs de omkringliggende gader, og friarealer primært samles i karreens midte og med orientering mod stiforbindelsen under Jagtvej. Dette understøtter et rekreativt træk på tværs af Jagtvej, hvor stiforbindelsen bliver direkte forbindelse mellem de to grønne områder, nemlig grønningen i Universitetsparken og friarealerne i karreen vest for Jagtvej.

Bebyggelsen fastlægges som henholdsvis serviceerhverv og universitetsbyggeri i op til 20 og 24 m's højde. Dimensionerne er tilpasset henholdsvis Rådmandsgadesiden og Universitetsparken i de omgivende bebyggelser.

#### *Tilgængelighedsvurdering*

Der er udarbejdet en tilgængelighedsvurdering, som viser, at den aktuelle bebyggelse og forslag til indretning af udearealer ikke skaber problemer i forhold til tilgængelighed (bilag 3).

#### *Kommuneplantillæg*

I forslaget til kommuneplantillæg ændres rammerne for en del af området mellem Jagtvej og Rådmandsgade fra serviceerhverv (S2-område) til offentligt område for universitet og forskerpark mv. (O5\*-område). Bebyggelsesprocenten forbliver uændret 150. Bygningshøjden må ikke overstige 24 meter. Den særlige bemærkning til rammen gælder parkeringsnormen, der fastsættes til i størrelsesordenen 1 parkeringsplads pr. 250 m<sup>2</sup> etageareal.

#### *Samlet parkeringsløsning for Universitetsparken*

Da der i forbindelse med projektet vil blive nedlagt 364 parkeringspladser i Universitetsparken, har forvaltningerne indledt et samarbejde med Universitets- og Bygningsstyrelsen og Københavns Universitet for at fastlægge en samlet parkeringsløsning for hele Universitetsparken og område II vest for Jagtvej. Parkeringsløsningen skal sikre, at der som minimum anlægges lige så mange parkeringspladser som der nedlægges. Minimum 150 parkeringspladser skal anlægges i konstruktion.

Parkeringsløsningen vil indgå i en aftale mellem Universitets- og Bygningsstyrelsen og Københavns Kommune, der forpligter Universitets- og Bygningsstyrelsen til at etablere de nødvendige parkeringspladser efter nærmere angivne retningslinjer i aftalen. Aftalen vil foreligge i forbindelse med den endelige vedtagelse af lokalplan og tillæg til kommuneplan.

### *Miljøforhold*

Da det aktuelle projekt er ”statsejet”, er det Naturstyrelsen (tidl. Miljøcenter Roskilde), der har screenet projektet for behovet for udarbejdelse af VVM (Vurdering af Virkninger på Miljøet). Naturstyrelsen har meddelt, at projektet ikke vil påvirke miljøet væsentligt og derfor ikke er VVM pligtigt. Afgørelsen blev annonceret i Berlingske Tidende og Østerbro Avis den 19. januar 2011.

Teknik- og Miljøforvaltningen har screenet lokalplanforslaget for behovet for MPP (Miljøvurdering af Planer og Programmer). Planforslaget vurderes ikke at medføre, at der skal foretages en miljøvurdering. Med i vurderingen indgår, at den nye bebyggelse anses som en naturlig udvikling af kvarteret, at den muliggjorte bro over Jagtvej udføres som en enkel konstruktion med åbne facader mv., samt at området ligger stationsnært i forhold til kommende metrostationer ved Vibenshus Runddel og Haraldsgade og tæt på mange busforbindelser mv. Afgørelsen offentliggøres samtidig med lokalplanforslaget.

### **HØRING**

Der er foretaget sædvanlig intern høring med henvisning til startredegerelsen. Der er kun modtaget bemærkninger fra Københavns Museum, der nævner, at bebyggelsen mellem Jagtvej og Rådmandsgade er karakteristisk for området.

*Nørrebro Lokaludvalg* ser med tilfredshed, at projektet bevarer og forstærker grønningen i Universitetsparken. Udvalget er også begejstret for, at der skabes en offentlig forbindelse under Jagtvej, som åbner området op.

Selve byggeriet oplever Nørrebro lokaludvalg dog som meget massivt på tegningerne og som et meget kompakt byggeri. Specielt den skitserede bro skæmmer. Den ødelægger det flotte udsyn langs Jagtvej.

Nørrebro Lokaludvalg ønsker derfor at der laves en animeret computermodel, som placeres på stedet i forbindelse med lokalplanhøringen. Ideen er at borgerne skal kunne ’vandre rundt i modellen’ og få et indtryk af byggeriets indflydelse på omgivelserne, den arkitektoniske kvalitet og hvor generende tværbroen vil være for sigtelinjen langs Jagtvej.

Forvaltningernes bemærkning: Broen udformning og Jagtvejs sigtelinjer har været et opmærksomhedspunkt i de videre drøftelser med bygherre og arkitekter. Broen er nu rykket til 3. sals højde (mod 2. sals højde i konkurrenceforslaget) og udføres som en enkel konstruktion og med facader i glas. Udsynet som udvalget nævner, vurderes derfor kun i minimal grad at blive berørt, hvorfor en animeret computermodel, der vil være relativt kostbar at fremstille og udstille, anses for unødvendig.

### **ØKONOMI**

Lokalplanforslaget har ikke i sig selv kommunaløkonomiske konsekvenser. Den statslige investering på 1,25 mia. kr. forventes at medføre 1.250 permanente arbejdspladser.

Den offentligt tilgængelige forbindelse under Jagtvej forudsættes anlagt og vedligeholdt af bygherre (Universitets- og Bygningsstyrelsen og Københavns Universitet).

### **VIDERE PROCES**

Efter Borgerrepræsentationens vedtagelse af planforslagene sendes disse i offentlig høring i 2 måneder eksklusivt juli. Forvaltningerne vil inddrage Nørrebro Lokaludvalg i tilrettelæggelsen af offentlighedsfasen.

I offentlighedsfasen foreslås følgende aktiviteter:

- Planforslagene kan ses på hjemmesiden ”Bliv hørt” med mulighed for indlæg/høring.
- Gennemførelse af et borgermøde i form af et orienteringsmøde.
- Annoncering i områdets lokalaviser.

Efter den offentlige høring vil forvaltningerne forelægge udvalgene og Borgerrepræsentationen en indstilling om endelig vedtagelse af planforslagene. Endelig vedtagelse af planforslagene forventes at kunne ske omkring årsskiftet 2011/12.

Claus Juhl

Hjalte Aaberg

## **BILAG**

[Bilag 1 - Lokalplanforslag "Niels Bohr Science Park"](#)

[Bilag 2 - Forslag til borgerdialogproces](#)

[Bilag 3 - Niels Bohr Science Park - Tilgængelighedsvurdering](#)



#### 40. Godkendelse af revideret handleplan til inklusionspolitikken 2011-2014 (2011-42706)

Godkendelse af Teknik- og Miljøudvalgets reviderede handleplan til inklusionspolitikken 2011-2014

#### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender

1. at Teknik- og Miljøforvaltningens reviderede handleplan (Bilag 1), der redegør for inklusionsindsatser inden for Teknik- og Miljøforvaltningens område godkendes

#### PROBLEMSTILLING

Borgerrepræsentationen vedtog den 16. december 2010 en ny inklusionspolitik (bilag 2) for Københavns Kommune 2011-2014, ”Bland dig i byen. Medborgerskab og Inklusion”. Det blev samtidig besluttet, at de enkelte fagudvalg skal revidere og godkende deres nye handleplan for mål og indsats på det enkelte udvalgs område. Inklusionspolitikken er bygget op med 4 overordnede indsatsområder, hvortil der er knyttet en række mål. I politikken er det angivet hvilke udvalg, der er ansvarlige for, at de enkelte mål realiseres.

Endvidere skal udvalget fremsende en opdateret økonomioversigt over de indsats og finansiering, som forvaltningen indberettede i forbindelse med politikken vedtagelse.

#### LØSNING

Inklusionspolitikken 4 overordnede indsatsområder er:

1. Alle børn og unge skal have en god start på livet
2. Inklusion på arbejdsmarkedet
3. En hånd til udsatte grupper og områder
4. Den åbne og imødekommende storby

Til hvert indsatsområde er der tilknyttet et eller flere mål. Teknik- og Miljøforvaltningens primære involvering i forhold til inklusionspolitikken er at medvirke til målet om ”Et mere trygt København for alle grupper”, som hører under indsats nummer 3. Teknik- og Miljøforvaltningen har flere igangværende indsats, som medvirker til at opfylde dette mål.

Teknik- og Miljøforvaltningens arbejder ikke direkte med inklusion og etniske minoriteter. Derimod arbejder forvaltningen i bred forstand med indsats og aktiviteter der bl.a. har inklusion som effekt.

Kommunens arbejde med de udsatte områder kan deles i tre fokusområder: individbaserede indsats, drift og områdebaserede indsats. Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder strategisk med de områdebaserede indsats med henblik på at skabe by- og boligområder, der hænger sammen med resten af København ud fra strategien om at løfte de udsatte områder for at løfte hele byen. Områdefornyelserne og de boligsociale helhedsplaner er to væsentlige redskaber i det områdebaserede arbejde med at løfte de udsatte områder.

#### Områdefornyelse

Teknik- og Miljøforvaltningen foretager hvert år en socioøkonomisk screening af København og ansøger på den baggrund om områdefornyelse i et af byens nedslidte kvarterer. Områdefornyelserne igangsætter både sociale, kulturelle og fysiske aktiviteter.

Se bilag 1 for en nærmere beskrivelse af Områdefornyelsesindsatsen.

#### Boligsociale helhedsplaner

Teknik- og Miljøforvaltningen er tovholder i Københavns Kommune for boligsociale helhedsplaner, som primært finansieres af Landsbyggefonden. Der er helhedsplaner i alle kommunens 10 særligt udsatte boligområder; i alt er der i perioden 2006-2010 givet tilsagn om 37 helhedsplaner fordelt ud over hele byen.

Se bilag 1 for en nærmere beskrivelse af de boligsociale helhedsplaner.

#### Aftaler om fleksibel udlejning

Teknik- og Miljøforvaltningen har i samarbejde med Boligselskabernes Landsforening indgået aftaler med de almene boligorganisationer om fleksible udlejningsaftaler. Dette indebærer, at der er færre personer uden tilknytning til arbejdsmarkedet i de udsatte boligområder og til at andre boligområder ikke udvikler sig til nye udsatte boligområder.

Se bilag 1 for en nærmere beskrivelse af indsatsen.

Inklusionspolitikens indsatsområde 4 har et mål om at flere skal opleve at høre til i København, hvilket bemandede legepladser og fyrtårnsprojektet støtter op om.

#### Bemandede legepladser

De bemandede legepladser er forankret i Teknik- og Miljøforvaltningen og fungerer som et trygt, tolerant og mangfoldigt mødested i nærområdet og skaber større gensidig forståelse mellem forskellige kulturer, hvilket i sidste ende er med til at øge inklusionen.

Se bilag 1 for en nærmere beskrivelse af de bemandede legepladser.

#### Fyrtårnsprojekt: Skolen som lokalt kulturcenter

”Skolen som lokalt kulturcenter”, er et potentielt fyrtårnsprojekt, som skal videreudvikles i samarbejde med Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen og Børne- og Ungdomsforvaltningen. Ideen går på et ønske om at skabe muligheden for at åbne skolen ud mod lokalsamfundet, så den kommer til at spille en rolle og betydning for lokalsamfundets identitets- og fællesskabsfølelse, omdømme og stabilitet.

Se bilag 1 for en nærmere beskrivelse af fyrtårnsprojektet.

### **ØKONOMI**

Teknik- og Miljøforvaltningen varetager inklusionsindsatserne inden for eget budget, idet projekterne er en del af forvaltningens helhedsorienterede arbejde. Som bilag 3 er vedlagt økonomioversigt over indsatserne i Teknik- og Miljøudvalgets handleplan.

### **VIDERE PROCES**

Årligt skal Teknik- og Miljøudvalget fremsende en statusredegørelse på forvaltningens inklusionsindsatser til Beskæftigelses- og Integrationsudvalget.

Hjalte Aaberg

/Tina Saaby

## **BILAG**

[Bilag 1 - TMU handleplan for inklusions politikken](#)

[Bilag 2 - Inklusionspolitikken 2011-2014](#)

[Bilag 3 - Økonomioversigt vedr. TMUs handleplan 2011-2014](#)



#### 41. Indtægtsbevilling til elbilprojekter (2011-29685)

Teknik- og Miljøudvalget skal tage stilling til kommunens medfinansiering af to EU-projekter, der har til formål fremme af elbiler.

#### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget overfor Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at Teknik og Miljøforvaltningen indenfor de afsatte midler fortsat arbejder for at styrke udbredelsen af elbiler og etablere den nødvendige infrastruktur til disse.
2. at der omplaceres 0,7 mio. kr. i 2011 fra Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær drift funktion 6.45.51.1 til Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg funktion 2.22.01.3 vedrørende elbiler.
3. at Teknik- og Miljøforvaltningen til sin deltagelse i projekt Green eMotion og Projekt E-mission i Øresundsregionen giver en indtægtsbevilling 8,5 mio. kr. Indtægten finansieres dels af projekt Green eMotion med 4 mio. kr. og dels af projekt E-mission i Øresundsregionen med 4,5 mio. kr.
4. at Teknik- og Miljøforvaltningen gives en udgiftsbevilling på 9,2 mio. kr. i 2011 på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.22.01.3. Udgiftsbevillingen er finansieret af indtægterne på 8,5 mio. kr. samt de anførte midler i punkt 2.
5. at der frigives en anlægsbevilling på i alt 9,2 mio. kr. (2011 p/l) til deltagelse i projekt Green eMotion samt Projekt E-mission i Øresundsregionen. Anlægsbevillingen fordeles med 2,7 mio. kr. i 2011, 3,0 mio. kr. 2012, 2 mio. kr. i 2013 og 1,5 mio. kr. i 2014. Bevillingen frigives på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.22.01.3
6. at der omplaceres 0,7 mio. kr. i 2011 fra Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær drift funktion 6.45.51.1 til Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg funktion 2.22.01.3 vedrørende elbiler.
7. at de ledige servicemåltal på 0,7 mio. kr. reserveres til mindre indtægter på byggesagsbehandling.

#### PROBLEMSTILLING

Københavns Kommune har sat sig det ambitiøse mål, at blive verden første CO2 neutrale hovedstad i 2025. For at nå målet, skal CO2 udledningen fra trafikken reduceres kraftigt - med 5.000 tons fra 2005 til 2015. Især biltrafikken udleder store mængder CO2. Kommunen ønsker derfor, at borgere og byens brugere udskifter benzin- og dieselbilen med en elbil. Elbilen forurener ikke, og batteriet kan bruges som lager for overskydende produktion af vedvarende energi.

Københavns Kommune deltager i to projekter (Green eMotion og E-mission i Øresundsregionen), som skal medvirke til, at europæerne vælger at udskifte benzin- og dieselbilen med en elbil. Målet søges nået gennem bl.a. demonstrationsprojekter, informationskampagner og erfaringsudveksling. De to projekter modtager støtte fra EU. EU dækker 50 procent af projektpartnerens udgifter. Dvs. at



kommunen selv skal finansiere 50 procent af sine udgifter. Forvaltningen behøver derfor en indtægtsbevilling til sine støttetilsagn til EU.

## LØSNING

Elbiler er en nødvendig del af løsningen, hvis Klimaplanens målsætninger om CO2 neutralitet i 2025 skal nås (klimaplanens transportinitiativ 11). Samtidig er en velfungerende infrastruktur for elbiler en nødvendighed, hvis der fortsat skal tiltrækkes virksomheder inden for elbilområdet. Det gælder både for viden, produktionsvirksomheder, serviceleverandører og forhandlere.

Deltagelsen i internationale, regionale og nationale fora har indtil nu været den bedste måde at skabe samarbejde på, og har - sammen med et særligt fokus på hurtig og effektiv myndighedsbehandling af sager om opstilling og drift af landstandere til elbiler - medført, at København har markeret sig på elbilområdet.

Ud over de projekter, der aktuelt søges indtægtsbevilling til, er København sammen med Transportministeriet medansøger til et infrastrukturprojekt for TEN-T midler (Trans European Network - Transport), der netop er godkendt, og som forventes at skaffe EU finansiering til yderligere udbygning af infrastruktur til elbiler i København.

Green eMotion er EU's udviklings og demonstrationsprojekt, der skal forberede elbilerne til et kommende marked i EU med stor volumen. Københavns Kommune modtager et støttebeløb på op til 273.000 euro svarende til ca. 2 mio. kr. Projektet har 42 parter, der gennem en indsats fordelt på 12 arbejdsgrupper leverer grundlaget for at drive udviklingen frem mod sammenhængende løsninger på standardisering af biler og infrastruktur til opladning, betalingsløsninger, byudvikling og ikke mindst byernes rolle som koordinatore og planlæggere af elforsyning og trafik. København bliver leder af arbejdsgruppe 2 om byernes visioner for elektricitet og policy udvikling.

Københavns deltagelse i dette arbejde er en forudsætning for at regionale partnere som Malmø, Bornholm, DTU, DTI og Better Place Danmark opnår betydelige støttebeløb til deres bidrag i projektet. Regionen fremstår som en af de absolut ledende regioner både i opbygning af viden og støtteomfang.

E-mission er et udviklingsprojekt for elbiler i Øresundsregionen, finansieret af Interreg. Projektet har særligt fokus på forbedring af mulighederne for anvendelse af elbiler på tværs af hele regionen, herunder en hurtigere udbredelse af elbiler i hele området. Københavns Kommune modtager et støttebeløb på op til 310.000 euro svarende til ca. 2.3 mio. kr. København har den overordnede projektledelse for hele projektet, og Malmø er koordinator for den svenske del af samarbejdet. I projektet deltager Københavns Kommune, Malmø Stad, Helsingborg Stad, Region Hovedstaden, Region Skåne og Øresunds Kraft AB, Gate 21, elselskaber, Better Place og andre interessenter deltager. Projektet vil medvirke til at skabe en forbedret opbygning af viden og samarbejde i regionen omkring elbiler og bidrage til at skabe et øget momentum for udbredelsen af elbiler. Desuden matcher det Københavns Kommunes arbejde med at skabe grøn vækst og grøn mobilitet.

## ØKONOMI

Københavns Kommune modtager et støttebeløb på op til 273.000 euro svarende til ca. 2 mio. kr. til projektet Green eMotion.

Københavns Kommune modtager et støttebeløb på op til 310.000 euro svarende til ca. 2.3 mio. kr. til E-mission et udviklingsprojekt for elbiler i Øresundsregionen. Københavns Kommune medfinansiering beløber sig til 160.000 euro, da Region Hovedstaden, der har givet støttetilsagn om 150.000 euro.

Med denne indstilling ønsker Teknik- og Miljøforvaltningen at modtage 2.0 mio. kr. fra Green eMotion og 2.3 mio. kr. fra E-mission i Øresundsregionen. Indtægterne skal bruges på forvaltningens deltagelse

i de to ovenstående projekter. Indtægts- og udgiftsbudgettet fordeles med 2 mio. kr. i 2011, 3 mio. kr. i 2012, 2 mio. kr. i 2013 og 1,5 mio. i 2014.

Københavns Kommunes egenfinansiering på 4,2 mio. kr. tilvejebringes via de 3,5 mio. kr., som blev afsat i Budget 2010 (Æ146) og frigivet på Borgerrepræsentationens møde den 3. oktober 2009 til infrastruktur til elbiler. Herudover er der afsat 0,7 mio. kr. på Teknik- og Miljøforvaltningens driftsbudget i 2011 til elbiler. De 0,7 mio. kr. ønskes med denne indstilling flyttet til anlæg og frigivet i 2011.

## **VIDERE PROCES**

Københavns Kommune fortsætter gennem sit samarbejde med EU, Interreg, Staten, forskningsinstitutioner, regioner, byer og erhvervslivet at arbejde for udbredelsen af elbiler. Projekterne har begge haft kick-off møder her i foråret og sættes nu for alvor i gang med en række initiativer, fx planlægges et elbilsrally gennemført i efteråret.

Hjalte Aaberg

/Anders Møller



## 42. Forbedret kapacitet på buslinie 150S (2011-34917)

En nødvendig og omkostningseffektiv kapacitetsforøgelse på buslinie 150S implementeres med indsættelse af 15 meter busser. Det forudsætter busdepotet på Nørreport St. fremtidssikres i forbindelse med ombygningen.

### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget overfor Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at der til modtagelse og anvendelse af støtte fra de statslige trafikinvesterings-puljer gives en indtægtsbevilling i 2011 på 4,0 mio. kr. (2011 p/l). Tillægs-bevillingen gives på Økonomiudvalgets bevilling Økonomisk Forvaltning, anlæg, funktion 2.28.23.3.
2. at der i 2011 oplaceres et rådighedsbeløb på 8,0 mio. kr. (2011 p/l) fra Økonomiudvalgets bevilling, Økonomisk Forvaltning, anlæg, 2.28.23.3 til Teknik- og Miljøudvalget bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.23.3. Teknik- og Miljøudvalget gives således en tillægsbevilling på ovenstående bevilling og funktion med modpost på Økonomiudvalgets bevilling, Økonomisk Forvaltning, anlæg, funktion 2.28.23.3.
3. at der i 2011 frigives en anlægsbevilling på 8,0 mio. kr. (2011 p/l) til afholdelse af udgifter til fremtidssikring af busdepotet på Nørreport St. på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.23.3.

### PROBLEMSTILLING

Indførelsen af incitamentskontrakter på linie 150S og 173E har været en stor succes. Passagertallet er steget med 30%. Væksten forventes at blive endnu større, når projektet ”Bedre bus til Nørre Campus” implementeres. Line 150S har nu 12 afgang i timen fra Nørreport i myldretiden og behovet er fortsat stigende. De mange afgang er ikke indsat for at sikre en høj frekvens, men for at sikre tilstrækkelig kapacitet (pladser i bussen).

Kapaciteten kan sikres lige så effektivt og mere økonomisk ved at skifte fra 13,7 meter busser til 15 meter busser. Kapaciteten i hver bus øges dermed med 8-9%, svarende til 8 sæder. Prisdifferensen på 13,7 meter og 15 meter busser er minimal, da de dyre elementer som motor og gearkasse er de samme. Ligeledes er chauffør løn, værksteds løn og brændstofforbrug identisk i de to bustyper. Problemet er, at det planlagte busdepot på det allerede vedtagne projekt for Nørreport Station ikke kan håndtere 15 meter lange busser (jf. bilag 1).

### LØSNING

Busdepotet udvides og indrettes, så det kan håndtere 15 meter busser. Teknik og Miljøforvaltningen har skitseret et løsningsforslag, som ses på bilag 2.

Med løsningsforslaget etableres 7 depotpladser for 15 m busser og krydsningspunktet hvor den nordgående trafik skifter side, flyttes til umiddelbart før Linnésgade, hvor der etableres signalregulering.

Løsningsforslaget vurderes samlet set at forbedre projektet. Udformningen er mere regulær og dynamisk, hvilket har både sikkerheds- og tryghedsmæssig betydning.

Alternativt kan linie 150S forlænges til Rådhuspladsen, hvor 15 meter busserne så kan vende. Forlængelse af ruten vil reducere besparelsen i Københavns Kommune med 1 mio.kr. Der kan kun forventes ganske få passagerer på strækningen mellem Nørreport og Rådhuspladsen, hvor mange busser kommer til at køre tomme til skade for miljøet. Desuden er busdepoterne på Rådhuspladsen allerede kraftig belastet.

## **ØKONOMI**

Ved at indsætte 15 meter busser i stedet for 13,7 meter busser på linierne 150S og 173E, kan der årligt spares 6 mio. kr. på busdriften. Heraf er Københavns Kommunes andel 1,5 mio. kr. Det forudsætter, som tidligere nævnt, at busserne kan vende på Nørreport St. Etablering af et busdepot på Nørreport St. i forbindelse med den igangsatte ombygning vil forøge projektets udgifter med 8 mio. kr.

Indsættelse af 15 meter busser og ombygning af busdepotet på Nørreport St. er et væsentligt element i ”Bedre bus til Nørre Campus” projektet. Dermed kan der med stor sandsynlighed opnås statslig medfinansiering på 50%. Københavns Kommunes investering bliver dermed på 4 mio. kr. og tilbagebetalingstiden ligeledes 4 år.

## **VIDERE PROCES**

Løsningen indarbejdes i Nørreport projektet og gennemføres som en del af dette projekt. Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen vil ansøge om medfinansiering fra de statslige trafikinvesteringsspuljer til udarbejdelse af hovedprojekt og anlæg.

Hjalte Aaberg

Claus Juhl

## **BILAG**

[1. Busdepot oprindelig forslag](#)

[2. Busdepot nyt forslag](#)



### 43. Afklaring af garantier for placering af skulpturen 'Slægt løfter slægt' (2011-35936)

Teknik- og Miljøudvalget skal tage stilling til en flytning af Svend Wiig Hansens skulptur ”Slægt løfter slægt” fra Gammel Strand til Ørestad. På udvalgets møde den 7. februar 2011 blev sagen udsat og forvaltningen bedt om at undersøge, om der i sin tid blev afgivet garantier for, at skulpturen skulle have en permanent opstilling på Gammel Strand.

#### INDSTILLING OG BESLUTNING

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller over for Teknik- og Miljøudvalget at godkende

1. at skulpturen ”Slægt løfter slægt” flyttes til Ørestad
2. at Teknik- og Miljøudvalget får forelagt en indstilling om placering af skulpturen ”Slægt løfter slægt”, når arbejdet med Metrocity ringen er afsluttet i 2017
3. at der hermed er gjort op med medlemsforslaget om en permanent flytning af skulpturen ”Slægt løfter slægt” stillet af Venstre den 8. november 2010

#### PROBLEMSTILLING

I forbindelse med Metroselskabets anlæggelse af en byggeplads på Gammel Strand blev Svend Wiig Hansens skulptur ”Slægt løfter slægt” forrige vinter fjernet fra pladsen og sat i depot. Den vil tidligst kunne genopsættes på stedet i 2017.

Skulpturen var ved kunstnerens død i 1997 ikke helt fuldført, men hans sønner tilrettede og klargjorde den efterfølgende til støbning. Monumentet blev i 2000 rejst til minde om landets første kulturminister Julius Bomholt. Placeringen på Gammel Strand skyldes nærheden til Assistenshuset, Kulturministeriets domicil.

I august 2010 modtog forvaltningen en forespørgsel fra Grundejerforeningssekretariatet Ørestad om muligheden for at få skulpturen midlertidigt anbragt i Ørestad. På udvalgets møde den 8. november 2010, stillede Venstre et medlemsforslag om en permanent opstilling af skulpturen ”Slægt løfter slægt” i Ørestad. I den forbindelse blev forvaltningen bedt om at gennemføre en høring af forslaget.

#### LØSNING

Et flertal i Indre Bys Lokaludvalg mener ikke, at skulpturen skal flyttes, ”men hvis borgerdialogen viser, der er stemning for forslaget, er lokaludvalget åbent over for det” (bilag 1). Det af Indre By Lokaludvalg fremsendte bilagsmateriale bestående af kommentarer på deres hjemmeside og tilsendte e-mails viser, at beboerne generelt ikke synes om skulpturen og dens placering på Gammel Strand (bilag 2). Her fremføres det endvidere, at Gammel Strand vil være endnu mindre egnet til skulpturen, når metrostationen er etableret.

Grundejerforeningssekretariatet Ørestad stiller sig positivt til en opstilling i Ørestad. Sekretariatet i Amager Vest Lokaludvalg har meddelt, at de ikke afgiver et høringssvar til forvaltningen om en permanent opstilling i Ørestad.

Kulturministeriet er ikke blevet hørt i sagen, idet det heller ikke oprindeligt var inddraget i beslutningen om skulpturens placering. Efter nabohearingsrunden har Akademiraadet uopfordret rettet henvendelse til forvaltningen med opfordring om, at skulpturen genopstilles på Gammel Strand, når anlægsarbejderne omkring metrostationen er afsluttet. Begrundelsen er, at Svend Wiig Hansen skulptur efter Akademiraadets mening ”fylder byrummet i et spændstigt modspil til Kulturministeriets bygning

og Gammel Strands klassicistiske huse. Denne særlige kvalitet og Svend Wiig Hansens store betydning som billedhugger ser rådet som vægtige argumenter for, at dette værk er placeret centralt i den historiske bykerne.”

Kunstnerens sønner, der forvalter faderens kunstneriske arv, har erklæret sig indforstået i at forsøge at finde en passende placering af skulpturen i Byparken i Ørestad City i samarbejde med forvaltningen og folk fra lokalmiljøet. Familien har dog samtidig tilkendegivet, at de er imod en permanent opstilling i Ørestad.

### ***Foreligger der bindende aftaler om kunstværkets opstilling?***

Forvaltningen har undersøgt, om der skulle foreligge håndfaste aftaler om, at ”Slægt løfter slægt” skulle forblive på Gammel Strand ud i al fremtid, og har ikke fundet noget bindende i den retning.

Den 28. november 1989 indstillede Overborgmesteren til Borgerrepræsentationen, at kommunen modtog en skulptur til placering på pladsen ud for Kulturministeriet. Modtagelse af gaven ville forudsætte en omlægning af området fra parkeringsareal til decideret pladسدannelse. Gaven blev modtaget med tak, og i 1990 vedtog Borgerrepræsentationen, at der skulle etableres en skulpturplads på Gammel Strand. I et notat fra Magistratens 4. afdeling februar 1990, er det formuleret på denne måde: ”Etableringen af en skulpturplads på Gammel Strand er en forudsætning for modtagelsen og opstillingen af den skulptur, som Borgerrepræsentationen den 7. december 1989 besluttede at modtage med tak.”

I foråret 2000 blev der på foranledning af Statens Kunstfond og i samarbejde med Bygge- og Teknikforvaltningens Byudviklingskontor foretaget en prøveopstilling af skulpturen på Gammel Strand ”for at få belyst skulpturens muligheder i det forholdsvis snævre byrum, der ikke har en oplagt placering for en så markant skulptur”. Plandirektoratet skriver i sit svar på en borgerhenvendelse i april 2000, at det allerede ved skulpturens overdragelse var ”sigtet, at skulpturen skulle opstilles på Gl. Strand ved Kulturministeriets bygning.” I den forbindelse blev pladsen omlagt og indrettet ”således, at Svend Wiigs Bomholts skulptur kunne opstilles der, når den stod færdig.” Et lignende svar gav Bygge- og Teknikborgmester Søren Pind på en anden borgerhenvendelse i maj 2000. Plandirektoratet besvarer endnu en protestskrivelse i maj 2000, hvor der lidt fyldigere redegøres for de beslutningsprocesser, der ligger til grund for skulpturens opstilling. Heri godtgøres, at komitéen i indstillingen bl.a. betingede sig, at skulpturen skulle opstilles på Gl. Strand.

Da man i sin tid skulle tage stilling til skulpturens modtagelse og placering, var det naturligt at forsøge at finde en passende placering i umiddelbar nærhed af Kulturministeriet. Byudviklingskontoret var dog tydeligvis noget i tvivl om stedets egnethed. Diskussionen og afgørelsen om skulpturens placering skal endvidere ses i lyset af et tungtvejende ønske fra politisk side om at få parkeringsarealet på Gammel Strand omdannet til et decideret byrum til ophold.

Forvaltningen vurderer, at der i dag i den offentlige bevidsthed næppe eksisterer nogen tydelig kobling mellem kunstværket og Julius Bomholt, hvorfor nærheden til ministeriet kan betragtes som sekundær.

Der foreligger ingen håndfaste aftaler med skulpturens initiativtagere og givere om, at skulpturens skal forblive på Gammel Strand ud i al fremtid. Sådanne forhold eksisterer i øvrigt kun i de få tilfælde, hvor et monument er behæftet med en fredningsdeklaration. Normalt forbeholder forvaltningen sig ret til at flytte skulpturer i byen efter fremlæggelse i Teknik- og Miljøudvalget.

Forvaltningen anbefaler derfor - også på baggrund af den gennemførte høring - at statuen opstilles i Ørestad. En opstilling her vil i henhold til gældende praksis dog ikke være til hinder for, at skulpturen i fremtiden vil kunne flyttes til en anden placering. Udgiften vil i givet fald skulle afholdes af forvaltningen.

## **ØKONOMI**

Metroselskabet har meldt sig på banen som sponsor for flytning af skulpturen og vil betale et beløb på op til 100.000 kr. ekskl. moms - svarende til det overslag, der er fremsendt fra bronzestøberfirmaet, der skal forestå flytning og montering.

Eventuelle meromkostninger betales over forvaltningens monumentbudget. Forvaltningen fastholder kommunens ejerskab til skulpturen samt ansvaret for vedligeholdelsen. Hvis det senere besluttes at flytte skulpturen til en anden placering, vil udgifterne dertil påhvile forvaltningen, medmindre anden finansiering kan tilvejebringes.

### **VIDERE PROCES**

Efter udvalgets godkendelse af indstillingen, vil der kunne støbes fundament i Byparken i Ørestad City på et sted, der i dialog med kunstnerens sønner, udpeges af forvaltningen. Skulpturen vil kunne opsættes i løbet af foråret 2011.

Hjalte Aaberg

/Jon Pape

### **BILAG**

[Bilag 1: Høringssvar fra Indre By Lokaludvalg](#)

[Bilag 2: Supplement til høringssvar fra Indre By Lokaludvalg](#)

[Bilag 3: Slægt løfter slægt](#)