

Bilag 6

Fra Borgmesterens Afdeling

Dato 20-08-2020

Borgmesterens Afdelings opdaterede bemærkninger til magistratsafdelingernes forslag til den 10-årige anlægsplan

Afdelingernes forslag til den 10-årige anlægsplan er en del af en række input til Byrådets kommende drøftelser om planen. Der er udarbejdet 2 diskussionsoplæg før og efter visionskonferencen i november 2019, hvor det første indeholder en fremskrivning af anlægsbehov, og det sidste indeholder de input, der blev fremlagt på konferencen samt det efterfølgende seminar om finansieringsmuligheder.

Herudover har Byrådet fået en orientering om de forslag, der er kommet fra borgerne via den proces, der er gennemført i samarbejde med Mandag Morgen. Mandag Morgens afrapportering fremgår af bilag 21. Forslagene, afstemningen om forslagene og det kommentarspor der blev afgivet af borgerne i forbindelse med afstemningen om de langsigtede prioriteringer, fremgår af bilag 21.1. og kan også ses i sin fulde længde på hjemmesiden:

<https://www.sammenomaarhus.dk/legislation/processes>

Borgerforslagene er udarbejdet sideløbende med afdelingernes forslag, og der er derfor ikke sket en bearbejdning, hvor forslagene er set i sammenhæng. Det skal ske i den videre beslutningsproces og i rammerne for den konkrete udmøntning.

Hvad er den økonomiske ramme til politisk prioritering i den 10-årige anlægsplan?

Hvis de generelle anlægsreserver til politisk prioritering fastlægges på samme niveau som i 2023, så vil de udgøre 500 mio. kr. årligt (alle beløb er opgjort i 2020-priser).

I oplægget til den 10-årige anlægsplan er det forudsat, at der prioriteres yderligere 25 mio. kr. årligt hvert år. Begrundelsen er den fortsatte vækst i befolkningen, som giver øgede behov men også øgede finansieringsmuligheder. Det forudsættes, at en del heraf afsættes til udbygning på anlægsområdet.

Hertil kommer midler i MOVE-fonden, der kan prioriteres på mobilitetsområdet. Der er årligt budgetteret med 81 mio. kroner til MOVE. Selvom budgettet er realistisk på sigt i forhold til de eksisterende hjemfaldsklausuler er der væsentlige tidsforskydninger, og aktuelt er der disponeret væsentligt flere midler fra MOVE, end der er sikret finansiering ved indfrielse af hjemfaldsklausuler. Selvom der er en klar forventning om, at der kommer de forudsatte beløb til MOVE, må der også lægges vægt på, at tidsforskydningerne ikke bliver alt for store. Den lave rente og det forhold, at hjemfaldstidspunkterne efterhånden rykker lavere, så det bliver vanskeligere at finansiere ejendomme med hjemfaldsklausuler, kunne pege på en stigende interesse for indfrielse i de kommende år, specielt for boligejendomme. Der vil blive optaget en dialog med banker og realkreditinstitutter med henblik på at revidere informationsmateriale og udvikle attraktive modeller for indfrielse, som skaber sikkerhed for ejerne, og forhåbentlig vil kunne indebære en fremrykket indfrielse af de udestående klausuler, så tidsforskydningerne er eliminerede eller begrænsede inden 2024.

I B2020 blev der reserveret 79 mio. kr. til den 10-årige anlægsplan. Beløbet er afsat på reservekontoen og kan prioriteres som del af den samlede plan.

Endelig er der oprettet en ny byudviklingskonto, hvor der forventes opsamlet indtægter på 65 mio. kr. årligt udover den hidtidige indtægt fra grundsalg. Disse penge er ikke disponeret og kan dermed indgå i en politisk prioritering. Der skal dog gøres opmærksom på behovet for løbende at kunne erhverve og udvikle grunde til kommunale formål samt andre formål afledt af byudviklingen. Det taler for, at (hele) kontoen ikke disponeres på forhånd jævnfør også nedenstående afsnit omkring finansiering af grunde.

Samlet overblik over midler til politisk prioritering:

Beløb til politisk prioritering i årene 2024-2033	Beløb i alt i perioden (mio. kr., 2020-pl)
Generelle anlægsreserver	6.375
MOVE-fonden	810
Beløb afsat i B2020	79
Byudviklingskontoen	650
I alt	7.914

Hvis der som led i projekterne realiseres salgsindtægter fra tiloversblevne bygninger eller nye byggemuligheder, vil beløbet kunne øges. Der er således tale om nettobeløb.

'Bestillingen' til afdelingerne

Magistratsafdelingerne blev i budgetproceduren for budget 2021 anmodet om at fremsende behovs- og løsningsforslag til den 10-årige anlægsplan. Der blev efterspurgt tværsektorielle forslag med fokus på synergi mellem forskellige anvendelsesmuligheder via samlokalisering eller multifunktionalitet. Der blev også efterspurgt andre muligheder for at få mere for pengene, fx via øget standardisering. Endelig blev der efterspurgt forslag til at reducere klimaaftrykket af anlægsprojekterne.

Magistratsafdelingernes forslag er vist i oversigtsform i bilag 5.1.

Borgmesterens Afdeling kommenterer i dette notat indledningsvist forslagene set i et klima-perspektiv. Efterfølgende beskrives andre generelle og tværgående forhold, og endelig kommenteres de enkelte afdelingers forslag, hvor det er fundet relevant.

Anlægsforslagene i et klima-perspektiv

I indstillingen "Bindende årlige klimamål for Aarhus Kommune" (byrådet den 29. april 2020) indgik der som bilag et mål- og forandringsbillede af, hvordan vejen mod byrådets mål om CO₂-neutralitet i 2030 kan nås: [link](#). Herudover besluttede byrådet, at der skal foretages ekstraordinære reduktioner i transportsektoren i 2025-2030, idet

transportområdet står for mere end halvdelen af den nuværende CO₂-udledning.

I nedenstående er de relevante anlægsforslag opsummeret og kommenteret i forhold til de nødvendige handlinger for at nå målet om CO₂-neutralitet i 2030.

Transport og mobilitet

Teknik og Miljø har et forslag (nr. 23) om generelt fokus på grøn mobilitet, hvor der søges et rammebeløb til de tre primære omstillingsspor i Klimahandlingsplanen: En reduktion af transportomfanget, en ændret sammensætning af transportmidler og en omstilling til el som primært drivmiddel. Dette forslag går efter at reducere CO₂-udledningen i den sektor, hvor problemet er størst og støt stigende for Aarhus Kommune.

Ladestandere: Forslag 23 fra Teknik og Miljø og forslag 10 fra Sundhed og Omsorg handler blandt andet om ladestandere til elbiler. Forslag 23 fra Teknik og Miljø er en ramme på i udgangspunktet 5 mio. kr. årligt til flere typer initiativer, hvor ladestandere er et af dem. Forslag 10 fra Sundhed og Omsorg henviser til, at der i forvejen er 97 ladestandere til den kommunale hjemmepleje, men man vil udvide med yderligere 56 ladestandere med en enhedspris på 40.000 kr. De eksisterende ladestandere skal opdateres og vil være reserveret hjemmeplejens biler.

Etablering af ladestandere er en væsentlig infrastruktur, hvis målet om at få flere til at skifte fossil-brændselsdrevne biler ud med el-drevne skal nås. I forhold til kommunens bindende årlige klimamål frem mod 2030, er det et eksternt skøn, at der skal etableres i omegnen af nye 4.000 ladestandere, som er henvendt det offentlige rum. Forslagene skal imidlertid vurderes i forhold til, at Byrådet netop har afsat 30 mio. kr. til ladestandere ved kommunale bygninger (samt til busser) i indstillingen om ekstraordinære anlægsaktiviteter. Desuden skal den private sektor tænkes med i udviklingen af infrastrukturen til elbiler.

Kollektiv transport: I mål- og forandringsbilledet er der også indlagt en forudsætning om en væsentlig forøgelse af brugen af offentlig transport, og at denne på sigt skal køre

på 100% el. Teknik og Miljø's forslag 8, 9, 10 og 18 sigter alle – i større eller mindre omfang – mod at gøre den offentlige transport mere attraktiv. Også Teknik og Miljø's forslag 23 om generelle grønne mobilitetstiltag kan fremme brugen af kollektiv transport, hvis pengene bruges på fx busfremkommelighed, som det foreslås.

Det er vanskeligt at vurdere, om disse forslag vil skabe de nødvendige rammer for at øge brugen af den kollektive transport tilstrækkeligt, og det anbefales derfor belyst og drøftet yderligere i den videre proces omkring den 10-årige investeringsplan.

Cyklisme: Mål- og forandringsbilledet indebærer også en forudsætning om "markant flere cyklister" i omstillingen af transporten i Aarhus Kommune. Teknik og Miljø stiller flere anlægsforslag, der sigter mod at gøre det mere attraktivt at vælge cyklen som transportmiddel både i Aarhus by og i resten af kommunen. Det gælder forslag 11 om et supercykelstinet mellem forstæderne og midtbyen og på tværs af byen, forslag 12 om bedre cykelforbindelser til oplandsbyerne og forslag 14 og 15 om forbedrede parkerings- og stoppestedsfaciliteter for cyklister. Sundhed og Omsorg foreslår derudover bedre cykelparkeringsforhold ved Sundhed og Omsorgs bygninger for at understøtte personalets brug af cykler som transportmiddel til, fra og under arbejdet.

Industri og landbrug

Kommunen har ejerskab over og adgang til store naturarealer og har i den forbindelse mulighed for at påvirke CO₂-optaget fra disse arealer. For at nå målet om CO₂-neutralitet er det den eksterne vurdering som minimum at fastholde CO₂-optaget fra de kommunale jorde, men derudover stå for etablering af mindst 1.300 ha. skov på både kommunal og privat jord. I Teknik og Miljø's forslag 32, 35 og 37 er der fokus på skovrejsning og bytræer, som svarer til dette niveau. Derudover er der i Teknik og Miljø's forslag 37 og 38 også fokus på etablering af vådområder og omlægning af lavtliggende landbrugsjord. Disse projekter har på linje med skovrejsning stor CO₂-reduktionsmæssig effekt.

Byggeri og anlæg

Mange af anlægsforslagene fra magistratsafdelingerne handler om byggerier og vejanlæg. I mange af projekterne er det beskrevet at projekterne skal leve op til de nyeste bygningsreglementer, og at der i både bygnings- og driftsfasen skal sikres så energi- og klimarigtige løsninger som muligt. Der er også forslag om, at vedligeholdelsesprojekter skal medføre en væsentlig nedbringelse af el- og varmemeforbrug. Herved bidrager anlægsforslagene samlet set med en betydelig nedbringelse af CO₂-udledningen fra de kommunale bygninger.

I udkastet til klimastrategi, som behandles i byrådet den 26. august, indgår et forslag om at nedbringe klimaaftrykket fra bygge- og anlægsopgaver med 70% i 2030 set i forhold til 1990. Det er en ambitiøs målsætning og forudsætter, at der afsættes ekstra midler til fremtidige bygge- og anlægsopgaver, hvis målet skal nås. Bortset fra et enkelt forslag fra Børn og Unge (nr. 10) indeholder de fremsendte anlægsforslag ikke denne klima-merudgift.

Tværgående forslag om multifunktionalitet / samlokalisering?

Flere afdelinger oplyser i deres forslag, at der er drøftet muligheder for at indgå i tværgående projekter, hvor forskellige kommunale funktioner samles på samme lokation. De konkrete forslag er dog fremsendt af den enkelte afdeling hver for sig. Hvis potentialerne ved multifunktionalitet og samlokalisering skal afdækkes og høstes fuldt ud, skal de konkrete anlægsprojekter tænkes multifunktionelt og samlokaliserede fra start. Dette understøttes blandt andet af interessentinddragelsen, hvor det blev fremhævet, at den reelle fælles brug skal være tænkt ind i både bygning og organisering, og at det er vigtigt med et ligeværdigt samarbejde fra start, hvor ingen funktion rangerer over de andre.

For konkret at komme videre anbefales det at udpege mindst et konkret forsøgsprojekt, hvor organisering og økonomi er bundet sammen, men på tværmagistratsligt niveau. Et oplagt eksempel kan være Lisbjerg, hvor det tillige er muligt at binde organiseringen og økonomien op på en igangværende byudvikling, hvor samlokaliserede kommunale services kan tænkes ind i skabelsen af en ny

by. Efter en konkret arealudpegning på baggrund af en allerede igangværende tværmagistratslig dialog, kan der foreslås en konkret organisering, der skal dokumentere de praktiske samlokaliseringspotentialer, projektere en fysisk løsning og udarbejde oplæg på en efterfølgende driftsorganisation, der afspejler mulige multifunktionspotentialer, herunder høj lokaleudnyttelse, fælles brug de fysiske rammer, de faglige perspektiver i at mange forskellige brugere bor tæt sammen samt styrkede muligheder for samspil med lokalsamfundet.

Udover udpegelse af forsøgsprojekter, skal øvrige muligheder for samlokalisering og multifunktionalitet styrkes ved at arbejde mere strategisk på tværs af de enkelte afdelinger. Grundlaget for dette arbejde, herunder et bedre datagrundlag, er under udarbejdelse i en fælles ejendomsporteføljestrategi (en del af Fælles om nye løsninger i Budget 2020), der ser på den samlede bygningsmasse i kommunen. For at sikre at strategi og tanker også indgår i udarbejdelsen af nye projekter, skal der udarbejdes retningslinjer for hvordan multifunktions- og samlokaliseringspotentialer er afdækket inden der søges nye anlægsbevillinger. Det anbefales også, at der i højere grad sættes midler af under forudsætning af realisering som samlokaliseringprojekter (og dermed uden at definere funktioner og løsninger på forhånd) frem for at afsætte midler alene under de enkeltstående formål, hvilket formentlig starter en mere opdelt planlægning inden for rammerne af de enkelte afdelingers behov.

OPP og andre alternative finansieringsformer

Borgmesterens afdeling har i samarbejde med afdelingerne etableret mulighed for at afsøge muligheden for alternative finansieringsformer i forhold til de foreslåede projekter.

Afdelingernes beskrivelse af deres forslag

Mulighed for uddybning af forslagene:

Afdelingernes forslag er beskrevet i en fælles obligatorisk skabelon, som blandt andet skal sikre, at det tydeligt fremgår hvad formålet med projektet er. Der er også arbejdet med at synliggøre sammenlignelige enhedspriser, skaleringsmuligheder og benchmark på projekterne. Hen-

sigten har været at øge muligheden for, at Byrådet kan sammenligne og prioritere mellem forskellige projekter, at kunne vurdere ønskede serviceniveauer ud fra sammenlignelige projekter, men også at udnytte skaleringsmuligheder i det enkelte projekt, både med hensyn til omfang og kvalitet.

Afledt drift: En række af anlægsforslagene indebærer, at det ifølge magistratsafdelingerne vil være nødvendigt at bevilge yderligere penge til driften. Det skal bemærkes, at penge til driften i givet fald skal prioriteres af et eventuelt råderum i dette eller kommende års budgetter, eller alternativt afholdes inden for det pågældende områdes eget budget.

Grundpriser: Det skal understreges, at der (med enkelte undtagelser, der behandles senere i afsnittet) skal betales for køb af grund til et nyanlæg, og at prisen herfor skal være indeholdt i en kommende anlægsbevilling samt være finansieret. Hvis der ikke er ansøgt om midler til grundkøb, eller der er ansøgt om for få midler, vil det således påhvile den enkelte afdeling at anvise finansiering. Borgmesterens Afdeling har udarbejdet standardpriser for standardarealer, der omfatter både almene boliger i kommunalt regi samt øvrige bygningsarealer. Disse er indarbejdet i de enkelte anlægsforslag, hvis disse forudsætter en grund leveret af Arealudvikling eller i en privat lokalplan. Hvis byudviklingskontoen skal finansiere merudgiften til dyrere grunde end forudsat i standardarealerne, skal det være oplyst konkret i de enkelte anlægsforslag, så Byrådet efterfølgende har mulighed for eksplicit at beslutte dette.

Sociale forhold og Beskæftigelse, Sundhed og Omsorg samt Børn og Unge har angivet behov for grunde finansieret af byudviklingskontoen.

For Børn og Unge gør sig gældende, at der jf. lokalt opdelt pasningsgaranti og praksis for anvisning af grunde ikke skelnes mellem henholdsvis standardarealer og dyrere arealer finansieringsmæssigt. Da det samtidig er vanskeligt at placere behovet geografisk frem til 2033 vil der ved fuld imødekommelse af anlægsbehovet blive afsat 65 mio.

kr. fra byudviklingskontoen svarende til et standardareal for samtlige estimerede dagtilbudsgrupper.

Sundhed og Omsorg har ikke peget på behov for særligt dyre grunde, men da servicearealer i tilknytning til almene boliger finansieres af Byudviklingskontoen er der behov for at afsætte 19 mio. kr. herfra ved fuld imødekomme af det estimerede behov.

Sociale forhold og Beskæftigelse foreslår afsat 47 mio. kr. til finansiering til særligt dyre grunde. I lighed med Sundhed og Omsorg er der derudover behov for at finansiere servicearealer i tilknytning til almene boliger af Byudviklingskontoen. Ved fuld imødekomme af forslagene svarer dette til 5 mio. kr.

De indmeldte beløb fra Sociale forhold og Beskæftigelse vedrørende særligt dyre grunde kan skaleres, hvis Byrådet ønsker at prioritere midler fra særligt dyre grunde til andre anlægstiltag.

Alle beløb fra Byudviklingskontoen til finansiering af grunde afsættes på anlægsreserven og overføres til Arealudviklings grundsalgsbudget efterhånden som der prioriteres en kommunalt ejet grund, der ellers kunne have indbragt en højere indtægt.

Bemærkninger til de enkelte afdelingers forslag

Børn og Unge

Skole i Nye: Byrådet har tidligere truffet beslutning om, at den nye skole i Nye skal finansieres af Skoleudbygningssprogrammet og byudviklingsøkonomier i lokalområdet, og det er således også forudsætningen i Børn og Unges anlægsforslag om skole og fritidscenter i Nye. På nuværende tidspunkt er finansieringen af skolen i Nye dog talt med i det samlede beløb, som Børn og Unge har stillet forslag om.

Der er i budgetforslaget udarbejdet konkret oplæg på den forudsatte finansiering fra byudviklingsøkonomierne, så skolen i Nye ikke skal finansieres af råderummet i den 10-årige anlægsplan.

Øvrige overlappende forslag: Børn og Unges overordnede anlægsforslag om tildelinger til Skoleudbygningsprogram og faglokaler er overlappende med konkrete forslag om nye skoler i Nye, Lisbjerg og på Aarhus Ø samt kapacitetsudvidelser på skoler i Sydbyen, Vestbyen og det nordøstlige Aarhus. Såfremt byrådet tildeler beløbene til Skoleudbygningsprogram og faglokaler, kan beløbene til de konkrete skoler og kapacitetsudvidelser dermed reduceres med deres andel heraf. Der er et samlet overlap på rundt regnet 200 mio. kr.

Sociale Forhold og Beskæftigelse

Selvforsyningsstrategi: Sociale Forhold og Beskæftigelse arbejder ud fra en strategi om at forøge selvforsyningsgraden på tilbud inden for alle målgrupper. Baggrunden er dels et ønske om at sikre flere tilbud i Aarhus til Aarhusborgere, så borgerne kan blive i deres "nærområde", dels en vurdering af, at interne tilbud i mindre grad belaster kommunens driftsøkonomi. Der oplyses et generelt tal på 12 % i årlige besparelser pr. plads. Afdelingen har estimeret, at der potentielt kan høstes en besparelse på 16,3 mio. kr. årligt i 2033 ved fuld indfasning af samtlige anlægsforslag. Hvis der er et ønske om at hæve selvforsyningsgraden kan dette blandt andet finansieres ved at anvende driftsbesparelsen.

Skæve boliger (forslag 15, 18 og 21)

Sociale Forhold og Beskæftigelse foreslår tre projekter med skæve boliger. Skæve boliger er en boligform for borgere, der har svært ved at passe ind i et almindeligt boligmiljø. De skæve boliger er opført efter almenboliglovens §149a. Ved etableringen af skæve boliger tildeles statslige midler i op til 4 år til en social vicevært, der støtter op om borgerens evne til at blive boende. Derudover giver staten tilskud til etableringen af boligen. Denne boligform er dermed billigere end tilbud oprettet efter serviceloven. Til gengæld er de dyrere for kommunen end boliger etableret efter almenboligloven.

Afdelingen blev derfor anmodet om en nærmere begrundelse for at bygge disse boliger frem for at bygge små almindelige almene boliger. Afdelingen har efterfølgende

oplyst, at baggrunden er, at målgruppen har svært ved at passe ind i et almindeligt boligmiljø, hvorfor en almen bolig som udgangspunkt ikke egner sig til denne gruppe af borgere. Alternativet for denne målgruppe er reelt en forsorgsplads, der er et mærkbart dyrere tilbud end såvel en almindelig almen bolig som en såkaldt "skæv" bolig. Som det fremgår af afdelingens anlægsforslag, tildeles kommunen ved etableringen af skæve boliger statslige midler i op til 4 år til en social vicevært, der støtter op om borgerens evne til at blive boende. Dette er ligeledes med til at gøre boligerne mere økonomisk fordelagtige end alternativet. I afdelingens oprindelige forslag var det forudsat, at hvis det ikke var muligt at bygge boligerne på eksisterende arealer hos Sociale Forhold og Beskæftigelse, skulle de skæve boliger have gratis grunde, hvilket strider mod byrådets princip om at tage takst, hvor der er en ekstern takst at tage. Efter aftale med Borgmesterens Afdeling er der nu indarbejdet grundkøb i forslagene.

Samlet størrelse på tilbud

Sociale forhold og Beskæftigelse har tidligere fremlagt oplysninger om optimale botilbudsstørrelser. Rent driftsøkonomisk indikerer en KL-analyse, at den optimale botilbudsstørrelse er på 21-40 pladser. Der peges på behov for volumen for at drive et tilbud økonomisk og fagligt mest effektivt, bl.a. i forhold til vagtplanlægning, faglig sparring, håndtering af sygefravær mv. Ca. halvdelen af de foreslåede projekter fra Sociale forhold og Beskæftigelse er under 21 pladser. Afdelingen blev derfor anmodet om at redegøre for de drifts- og anlægsøkonomiske overvejelser bag de foreslåede størrelser og mulighederne for at lade mindre anlæg indgå som en del af større projekter eller allerede eksisterende tilbud for at høste fordelene ved volumen.

Sociale Forhold og Beskæftigelse har efterfølgende redegjort for, at de i forbindelse med udarbejdelsen af konkrete projekter har fokus på såvel at høste mulige stordriftsfordele som at sikre de socialfaglige hensyn. Hvor det er muligt ud fra socialfaglige hensyn vil afdelingen arbejde for, at de mindre projekter bliver bygget i tilknytning til eksisterende tilbud eller i nærheden af eksisterende tilbud, så afdelingen kan høste mulige stordriftsfordele. Det er også denne praksis, som afdelingen anvender i dag, aktu-

elt på det tidligere Dalgården. Der kan dog være socialfaglige hensyn, der gør, at den optimale botilbudsstørrelse i enkelte tilfælde har færre end 21 pladser for at give de rigtige rammer for den socialfaglige indsats.

Sociale Forhold og Beskæftigelse har desuden oplyst, at i forhold til de tre forslag vedrørende almene "ungdomsboliger" på mellem 14 og 16 pladser (Forslag 7, 12 og 19) er planen at etablere disse boliger integreret med fx boligforeningernes øvrige byggeri til målgrupper af borgere, som er mindre støttekrævende og derfor oftest ikke vil have behov for nattevagtdækning.

Sundhed og Omsorg

Forslag 2. Sundheds og frivillighus: Der gøres opmærksom på, at en stor del af finansieringen kommer fra salg af ældreboliger / byggeretter. Det kan derfor ses i sammenhæng med, at afdelingen i forslag 1 peger på behovet for plejeboligudbygning. Udgiften hertil kunne alternativt reduceres med den anviste finansiering fra salg.

Forslag 3. Marselisborg LC: Forslaget lægger op til et stort samlet byggeri til flere generationer, herunder folkehus og daginstitutioner. Forslaget skal derfor koordineres med Børn og Unge.

Bemærkninger fra forslag 2 vedrørende blandt andet finansiering fra overkapacitet af ældreboliger er også gældende her. Derudover mangler en redegørelse for overordnede byudviklingshensyn og -muligheder.

Forslag 6. Velfærdsteknologi: Da fremtidens teknologier ikke kendes, er det vanskeligt at vurdere, om der (delvist) er tale om hjælpemidler, der kan finansieres over driftsbudgettet, eller teknologi der eventuelt kan finansieres via huslejen.

Der savnes herudover egne og andre kommuners erfaringstal.

Skaleringsmulighed i forslaget vedrører sund aldring (og dermed et lavere antal plejeboliger), hvor udgangspunktet beror på prognosen uden sund aldring.

Forslag 7. Legionella: Byrådet har i forbindelse med budget 2020 forudsat, at sikringen mod legionella-bakterier finansieres af Sundhed og Omsorgs bygningsvedligeholdelsesbudget. Herudover er der i indstillingen om fremrykning af anlægsinvesteringer afsat yderligere midler, som kan bruges til formålet.

Forslag 10. Grøn omstilling af transport: Se generelle bemærkninger vedr. klima.

Kultur og Borgerservice

Forslag 1. Medborgercenter, dagtilbud og idrætsfaciliteter ved Lyseng Idrætscenter (LYS1): I det omfang at finansieringsudfordringen til idrætsfaciliteterne ikke er beregnet specifikt, vil finansieringsudfordringen formentlig være højere, da rammebeløbet til daginstitutionsbyggeri er på ca. 17.800 kr. pr. kvm. og dermed under den gennemsnitlige etagemeterpris på 25.000 kr. pr. kvm. Der mangler desuden afklaring af grundudgift til projektet.

Forslag 2. Borgerservice og Bibliotekstilbud i nye byområder: Gellerup Bibliotek anvendes som benchmark. Det skal i den sammenhæng bemærkes, at Gellerup Bibliotek tidligere er beskrevet som et højt niveau med hensyn til byggeomkostning: *Gellerup Bibliotek karakteriseres ved at være af yderst moderne og arkitektonisk standard, med et meget højt serviceniveau, som kan mere end et standardbibliotek.*

Der er alene afsat midler til bygningsdrift og ikke afsat driftsmidler til biblioteksservice – á ca. 700.000 kr. årligt pr. bibliotek – til de nye biblioteker.

Forslag 7. Nyt Naturhistorisk Museum / Nature & Science Museum: Som en del af finansieringen har Naturhistorisk Museum indregnet værdien af deres nuværende bygninger. På grunden har kommunen en tilbagekøbsklausul, hvor provenuet er forudsat at tilgå MOVE-fonden. En fravigelse herfra vil kræve en konkret politisk beslutning herom.

Forslag 8-11: Forslagene er en samling af pulje-forslag og har derfor ikke konkrete beskrivelser af økonomi, nøgletal og benchmarks.

Teknik og Miljø

Borgmesterens Afdeling og Teknik og Miljø arbejder på at udvikle en ny tilgang til budgettering og styring af store anlægsprojekter. Tilgangen er endnu ikke byrådsgodkendt, men det anbefales, at den endelige fastsættelse af økonomi for nye vejprojekter sker i overensstemmelse med disse retningslinjer, når de er på plads og godkendt af Byrådet. Dette indeholder blandt andet en samlet tilgang til at budgettere administrations- og projekteringsudgifter, opgørelse af risikoreserver samt forventninger til reservernes fordeling, herunder om de forventes tillagt projektet eller forventes at indgå i en fornyet politisk prioritering.

Derudover skal der i flere af forslagene arbejdes med tydeliggørelse af mulighederne for ekstern finansiering eller finansiering gennem byudviklingsøkonomien, herunder hvor meget mindre udgiften dermed vil kunne være for Aarhus Kommune.

Forslag 8: Teknik og Miljø har ikke angivet niveauet for, hvor højklasset den foreslåede løsning er med BRT på Ringvejen. Og det er ikke angivet, hvordan der kan skales i op- eller nedadgående retning, hvis der ønskes et andet serviceniveau.

BRT-løsninger og andre investeringer i busfremkommelighed har positiv betydning for driftsøkonomien i den kollektive trafik. I dag estimeres der årlige meromkostninger som følge af trængsel og deraf følgende længere køretid på over 35 mio. kroner, og i budgetforliget for 2020 er investeringer i bedre busfremkommelighed nævnt som et af de håndtag, der vil kunne bidrage til at sikre en langsigtet budgetbalance for den kollektive trafik.