



03-12-2009

**Til Teknik- og Miljøudvalget**

Sagsnr.  
2009-166791

**Eksekvering af anlægsprojekter mm.**

Dokumentnr.  
2009-725283

Dette notat redegør på baggrund af et ønske fra Teknik- og Miljøudvalget fremsat på mødet 25. november for følgende:

1. Status på eksekveringen af projekter vedrørende anlæggelse af parkeringspladser vedtaget politisk i 2009. (CTR)
2. Status på eksekveringen af projekter vedrørende anlæggelse af cykelstier (cykelpakkerne I-III). (CAU)
3. Status vedrørende mindreforbrug i cykelpakke I-III (CTR)
4. Status for ”Toftegårds Plads - parkering syd” (CAU)
5. Status på projekteringen af Artillerivej, Islands Brygge og Ørestads Boulevard (CAU)

**1. Status på eksekveringen af projekter vedrørende anlæggelse af parkeringspladser vedtaget politisk i 2009**

På baggrund af Borgerrepræsentationens beslutning den 7. maj 2009 skal der i 2009 etableres 200 ekstra bilparkeringspladser på Indre og Ydre Østerbro.

**Center for Trafik**

Islands Brygge 37, 2. Sal  
Sekretariatet  
Postboks 450  
1505 Kbh. V

Telefon  
3366 3186

Telefax  
3366 7131

E-mail  
mikkha@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009488145

www.kk.dk

For at give et overblik over forvaltningens hidtidige arbejde med eksekveringen, kan følgende forløb opridses:

- 7. maj - De 200 pladser vedtages i Borgerrepræsentationen
- 25. juni - Forvaltningen afholder borgermøde sammen med Østerbro Lokaludvalg
- Primo juli - Opsamling på borgerinddragelse og identificering af første område - Østbanegade
- Aug. & sep. - Anlæg af 110 ekstra pladser i Østbanegade og Classensgade
- Sep. & okt. - Identificering, projektering, høring og anlæg af 8 ekstra pladser i Jens Munks Gade
- Okt. & nov. - Identificering, projektering, høring og anlæg af 39 ekstra pladser i Fiskedamsgade-kvarteret
- Nov. - Identificering, projektering og høring om placering af ekstra parkeringspladser i Kastelsvejs-kvarteret
- Dec. - COP 15 → Derfor ingen anlæg i perioden 3. - 20. dec.
- Dec. - identificering, projektering og høring om placering af ekstra pladser i området omkring J. E. Ohlsensgade

### **Anlagt i alt i 2009: 157 ekstra pladser på Østerbro**

#### **2010**

- Primo jan. - Anlæg af 29 ekstra pladser i Kastelsvej-kvarteret
- Jan. - Afslutning af høring og anlæg af de sidste pladser i området omkring J. E. Ohlsensgade.

Årsagen til overskridelsen af tidsplan på etableringen af de sidste 43 pladser, skal især findes i forholdet mellem en meget stram frist for gennemførelse af projektet, og det sidestillede krav om borgerinddragelse, høring hos lokaludvalg, ældegeråd osv. Dertil kommer endvidere, at forvaltningen efter bekendtgørelse fra politiet er underlagt anlægsstop i det meste af december på grund af COP 15 topmødet. Dette gør bl.a., at forvaltningen ikke kan nå at anlægge de godkendte ekstra pladser i Kastelsvejs-kvarteret inden årets udgang - til trods for at alle tegninger, godkendelser osv. forelægges. Såfremt pladserne i Kastelsvej-kvarteret kunne anlægges, ville forvaltningen kunne have nået at etablere 186 ekstra pladser i år.

Forvaltningen forventer at finde de resterende pladser i området omkring J. E. Ohlsensgade - klar til anlæg i januar

2010.

## **2. Status på eksekveringen af specifikke cykelstiprojekter**

### ***Tre cykelprojekter, Østerbro***

Cykelpakke III projekterne ved Trianglen, ved Østerbrogade og ved Blegdamsvej/Tagensvej er alle udskudt fra primo december 2009 til medio januar 2010.

Som følge af Budget 2009 blev projekterne standset. Projekterne har siden genopstart i foråret 2009 haft en stram tidsplan og blev godkendt på udvalgsrådet 16. september 2009. Projekterne skulle udbydes og gennemføres inden 1. december (Østerbrogade er strøggade og skal derfor friholdes for anlægsarbejde i december måned) af hensyn til julehandlen og inden 7. december (Tagensvej og Trianglen) pga. COP15, hvor vejene skal friholdes for gravearbejder.

Da politiet ønskede, at hele Blegdamsvej, hele Tagensvej og hele Østerbrogade (inkl. Trianglen) var friholdt for gravearbejder allerede fra den 22. november 2009, var en gennemførelse i 2009 ikke realistisk.

### ***Stormgade***

På baggrund af drøftelser i udvalget i foråret 2009 forsøgte forvaltningen at forcere tidsplanen med opstart af anlægsarbejderne i starten af oktober 2009. Rådgiver accepterede en tidsplan med anlægsarbejderne fra ultimo oktober 2009 til ultimo marts 2010. I den meget stramme tidsplan skulle den politiske godkendelse af projektforslaget ske sideløbende med, at rådgiver igangsættes med udførelse af hovedprojekt. Dertil kommer, at gennemførelse af anlægsarbejder i vinterhalvåret kan kompliceres og fordyres af vinterforanstaltninger.

Politiet afslår i august 2009 at godkende den foreslåede anlægsperiode pga. COP15 og IOC. Det er et ufravigeligt krav fra politiet, at anlægsarbejderne skal være afsluttet senest 1. oktober 2009.

Med udskydelsen af anlægsperioden til foråret 2010 (april-juli) er det sikret optimale forhold for gennemførelse af anlægsarbejderne.

Tidsplanen ser ud som følger:

- 1/6-06: Borgerrepræsentationen tiltræder Cykelpakke I, om pulje på 35 mio. kr. til cykelfremkommelighed, vedligeholdelse og støjdæmpning  
Ressourcemangel i bygherreorganisationen nedprioriterer opgaven til fordel for andre cykelpakke-projekter
- 3/10-07: Teknik- og Miljøudvalget tager forundersøgelsen til efterretning, det anbefales at der udføres projektforslag

og det anbefales at der frigives anlægsbevilling på 300.000 kr. til projektforslag

15/11-07: Borgerrepræsentationen godkender anlægsbevilling på 300.000 kr. til projektforslag

19/2-08: Udbudsbekendtgørelse (EU-udbud)

9/10-08: Borgerrepræsentationen vedtager Budget 2009, som udskyder projektet til 2010

7/5-09: Borgerrepræsentationen godkender TMF's investeringsplan projektet genigangsættes.

30/9-09: Teknik- og Miljøudvalget godkender projektforslag, samt frigivelse af midler til hovedprojekt, udbud og udførelse.

April - juli 2010: Anlægsperiode.

### **3. Status vedrørende forbrug i cykelpakke I-III.**

Sammenligner man den formelle periodisering af pengene i Cykelpakke I-III med det faktiske afløb, tegner der sig et billede af en tydelig diskrepans. Dette afsnit indeholder dels en tabel, der giver det nævnte overblik, dels et bud på, hvorfor tabellen ser ud, som den gør.

Først årsagerne, som her er delt op i fire punkter:

1) Forvaltningen har oplevet en kraftig stigende anlægsmængde på cykelområdet, som resultat af den politiske opprioritering af området. Cykelpakkerne indeholder desuden mange mindre projekter, som er en på cykelområdet særdeles fornuftig, men også tids- og arbejdskraftkrævende måde at anvende midler på. Årsagen er, at selv et mindre cykelprojekt (fx en krydsombygning eller cykling mod ensretning) kræver dialog med og myndighedsbehandling på næsten lige fod med store dyre projekter - som fx en bro til 60 mio. kr. Vedtagelsen af cykelpakke I i 2006, efterfulgt af pakke II i 2007 og pakke III i 2008 (hver især med 20-40 projekter) har derfor markeret en ny situation for forvaltningen.

2) Specifikt omkring det faktiske afløb, set i forhold til det budgetsatte beløb opdelt på år, gælder det, at Cykelpakkerne er besluttet i forbindelse med budgetforhandlingerne om efteråret. Efterfølgende er midler udmøntet i specifikke projekter, evt. på baggrund af høring, og har derefter gået sin gang gennem det politiske system. Pakkerne er dermed først endelig besluttet, og midlerne for pakkens første år dermed først frigivet i maj eller juni måned i året, hvor pengene er budgetsat. Dvs. de 33 mio. i cykelpakke I, der er budgetsat i 2006, blev frigivet juni 2006, de 25 mio., der indgår i cykelpakke IIs første år (2007), er frigivet i juni 2007. Det betyder, at forvaltningen i de enkelte cykelpakkers første år generelt ikke har kunnet nå andet end at påbegynde projekteringen af en række projekter. Dette er forklaringen på de beskedne afløb i pakkernes første leveår. Frigivelsen af midler er

sket med den forudsætning, at Teknik- og Miljøudvalget efterfølgende godkender de udarbejdede projektforslag, hvilket efterfølgende sket med en række vedtagne indstillinger.

3) Tilbage i foråret 2008 blev en forcering vedtaget pga. det utilfredsstillende eksekveringstempo. Imidlertid satte først regeringens anlægsloft (med deraf følgende stop for visse projekter) umiddelbart efter, samt budgetforlig 2009 en effektiv stopper for denne forcering.

4) I marts 2009 blev projekterne besluttet genopstartet i TMU, og efter den endelige vedtagelse i BR i maj er der rekrutteret projektledere og projekterne er genbemandet. Mulighederne for at nå at komme i jorden og færdiggøre genopstartede projekter i 2009 er imidlertid blevet reduceret som konsekvens af de forhindringer COP15 betyder for anlægsarbejder i sidste del af 2009.

I øvrigt gælder, at hvert enkelt anlægsprojekt i cykelpakkerne har sin egen historie, jævnfør eksempelvis pkt. 2.

Tabellen nedenfor giver et overblik over dels den formelle periodisering af pengene i Cykelpakke I-III, dels det faktiske afløb.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Frigivet af BR</b>						
Cykelpakke I	33					
Cykelpakke II		25	25	12		
Cykelpakke III			25	25	23	
Bevilliget i alt	33	25	50	37	23	
<b>Forbrug</b>						
Cykelpakke I	3	3	14	10*	2*	
Cykelpakke II		1	14	12*	36*	
Cykelpakke III			6	16*	35*	15*
Forbrug i alt	3	4	34	38*	73*	15*

Note: Beløbene er justeret ift. budgetforlig 2009. Fra cykelpakke III anvendes der ca. 15 mio.kr. i 2015 på Christianshavns ruten. \*Beløbene er skøn over forventet forbrug.

#### 4. Status for ”Toftegårds Plads - parkering syd”

Der er afholdt idékonkurrence med offentliggørelse og udpegning af 4 vindere den 5. september 2008. Efterfølgende er den videre projektering ikke politisk prioriteret højt nok til at blive en del af Budget 2010. Projektet er herefter afsluttet med et mindreforbrug, som tilbageføres til Teknik- og Miljøudvalgets anlægsramme. Udgifter afholdt i 2009 relatere sig således til afslutning af projektet.

## **5. Status på projekteringen af Artillerivej, Islands Brygge og Ørestads Boulevard**

Henover sommeren 2009, efter at augustprognosen er udarbejdet, er det blevet klart, at der har været nogle udeståender i det materiale, rådgiver har udarbejdet for det samlede projekt Artillerivej, Islands Brygge og Ørestads Boulevard. Forvaltningen har derfor for en kort periode sat projektet på stand-by på nogle punkter for at nå op på rette niveau, hvor der har været mangler. Det betyder, at der til rådgiverhonorar ikke har været det forventede afløb henover sommeren. Udeståenderne har haft større påvirkning på projektet for Islands Brygge end for Artillerivej og Ørestads Boulevard.

Rådgiver har revideret tidsplanen med udgangspunkt i dette. I den reviderede tidsplan er ibrugtagningsdatoen ikke ændret (november 2011). Efter ibrugtagningen vurderes det imidlertid nu, at der på grund af vinteren må foretages mindre finisharbejder, så den endelige aflevering først kan foregå maj 2012. Revisionen betyder, at en del rådgivningsarbejde, der oprindeligt var forventet i 2009, er udskudt til 2010. Det betyder, at rådgiverarbejde for ca. 3 mio. af de 6 mio. kr. er flyttet fra 2009 til 2010. Oprindeligt var planen, at det relativt lille projekt for Islands Brygge skulle udføres i 2009. Denne udgift er på grund af ovenstående udeståender flyttet til 2010. Det beløb dækker de resterende ca. 3 mio. kr.

### ***Tidsplan***

#### **Tidsplan**

Marts 2009:	Rådgiveren igangsætter arbejdet med idéoplæg og anlægsprogrammer - projekteringsgrundlaget.
Aug. 2009:	Dispositionsforslagsfasen starter
Nov. 2009:	Projektforslagsfasen starter
Marts 2010	Hovedprojektfasen starter
Marts 2010:	Projektforslag forelægges Teknik- og Miljøudvalget
Maj 2010:	Anlæg af 2. etape af vejen Islands Brygges fartdæmpning starter
Sept.-okt. 2010:	Licitationsresultat forelægges med henblik på frigivelse af anlægsmidler (Borgerrepræsentationen)
Nov. 2010:	Aflevering af fartdæmpning af vejen Islands Brygge
Nov. 2010:	Anlæg af Artillerivej og Ørestads Boulevard starter
Nov. 2011:	Det samlede projekt for Artillerivej og Ørestads Boulevard tages i brug
Maj 2012:	Aflevering efter mindre finisharbejder på Artillerivej og Ørestads Boulevard, da de ikke kan foretages henover vinteren 2011/12