



13-02-2014

Sagsnr.

2014-0031604

Dokumentnr.

2014-0031604-2

### Bilag 3 - Projekter i fokus

Dette notat beskriver de anlægsprojekter, som Teknik- og Miljøforvaltningen har specielt fokus på blandt andet som følge af særlige (økonomiske) risici i projekterne. Projekterne udvælges på baggrund af, hvor stort politisk fokus, der er på projektet, samt projektets økonomiske størrelse.

*Konsekvenserne af entreprenørvirksomheden E. Pihl & Søns konkurs den 26. august 2013 i forhold til de enkelte projekter er under afklaring, og konsekvenserne af konkursen er derfor ikke indarbejdet i nedenstående kommentarer. Det fremgår af projekterne, hvis de er berørte af konkursen.*

*Forvaltningen har orienteret Teknik- og Miljøudvalget om status på afklaring af konkursens konsekvenser den 27. august 2013, den 9. september 2013, den 23. september 2013, den 30. september 2013, den 7. oktober 2013, den 25. november 2013, den 2. december 2013, den 16. december 2013 og 3. februar 2014.*

#### **Nordhavnsvejen – berørt af E. Pihl & Søns konkurs**

Arbejdet på begge Nordhavnsvejs igangværende entrepriser er i fuld gang igen efter Pihl & Søns konkurs i slutningen af august måned. På den store vej- og tunnelentreprise viderefører Züblin, som var konsortiepartner med Pihl & Søn, opgaven. Der også indgået aftale med Züblin om den anden og mindre entreprise, hvor der skal bygges to stibroer og en lokalgadebro. Dette arbejde blev genoptaget den 1. oktober 2013.

Züblin vandt desuden entreprisen på tilslutningsanlægget, der skal forbinde Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej. Anlægsarbejdet i forbindelse med denne entreprise er påbegyndt 1. februar 2014.

Tidsplan: Den fastlagte tidsplan for ibrugtagning af vejen 1. december 2015 forventes at holde. Pt. er arbejdet for vej- og tunnelentreprisen stadig ca. ½ år forud for tidsplanen og prognosen for ibrugtagning af vejen er pt. august 2015. Forvaltningen vurderer, at ressourcemangel hos projektets totalrådgiver udgør en risiko, som der derfor løbende er fokus på.

Økonomi: Den seneste prognose overstiger budgettet med 40 mio. kr., som søges håndteret i forbindelse med overførselssagen 2013-2014. Der er løbende fokus på en række delelementer, som kan udgøre en risiko for projektets økonomi, eksempelvis prisregulering af entreprisekontrakter, som ikke modsvares af kommunens pris- og lønfremskrivning, totaløkonomi for rådgivning og projektering, økonomiske konsekvenser af ressourcemangel hos projektets rådgiver mv.

Der udestår nu kun et større udbud på projektet, hvilket er genopførelsen af bygningerne på Svanemøllens Kaserne, som udbydes i 2014.

**Bro over Inderhavnen** – berørt af E. Pihl & Søns konkurs  
Forvaltningen har hævet kontrakterne på Inderhavnsbroen og Kanalbroerne med boet efter projekternes tidligere entreprenør, Pihl & Søn, der gik konkurs den 26. august.

Forvaltningen har lagt en plan for, hvordan projekterne færdiggøres, så københavnernes kan få deres broer hurtigst muligt og i en ordentlig kvalitet. Dette indebærer blandt andet en forventning om, at færdiggørelsesentreprisen for Inderhavnsbroen indgås ultimo marts 2014.

Tidsplan: Det forventes på nuværende tidspunkt, at Kanalbroerne og Inderhavnsbroen kan ibrugtages ved årsskiftet 2014/2015.

Økonomi: Forvaltningen har den 3. februar 2014 forelagt Teknik- og Miljøudvalget en fortrolig indstilling om supplerende midler og indgåelse af færdiggørelseskontrakt for Inderhavnsbroen.

### **Fisketorvet, cykelrampe**

Tidsplan: Som orienteret via TMU-portalen den 11. september 2013 har entreprenøren MT Højgaard A/S meddelt, at cykelforbindelsen Havneholmen – Kalvebod Brygge bliver yderligere forsinket. Seneste udmelding er, at cykelforbindelsen kan afleveres ultimo juli 2014.

Nærværende sag køres stadig i to 'spor': Et 'juridisk spor', hvor uenigheder om ansvaret for forsinkelsen håndteres, og et 'projektspor', hvor der er fokus på et godt samarbejde, at der holdes møder i god tone samt at der sikres fortsat fremdrift på byggepladsen. Forvaltningen har fokus på at få cykelforbindelsen færdig hurtigst muligt i en tilfredsstillende kvalitet sammen med entreprenøren MT Højgaard, selvom der stadig er juridiske uenigheder mellem parterne.

Økonomi: Den yderligere forsinkelse bevirker, at der fremadrettet vil ske en reperiodisering af anlægsmidlerne således, at 7 mio. kr. flyttes fra 2013 til 2014. Der forventes på nuværende tidspunkt ingen afvigelser i forhold til projektets økonomi.

### **Israels Plads**

Projektet blev indledt i 2006. I 2008 blev projektet stoppet, da det blev vurderet, at P-kælderen under Israels Plads dels var i meget dårlig stand, og dels ikke kunne bære den ekstra vægt fra den ønskede granitbelægning. Den daværende ejer af P-kælderen gik konkurs, og havde derfor ikke mulighed for at sætte kælderen i stand.

Ved årsskiftet 2011/12 blev projekteringen genoptaget. Samtidig blev der, i et samarbejde med Q- Park (de nye ejere af P-kælderen), projekteret en forstærkning af P-kælderen og en ny, tæt membran mellem P-kælder og plads.

Anlægsarbejderne på pladsprojektet blev udbudt i oktober 2012. De indkomne tilbud lå ca. 20 mio. kr. over anlægsbudgettet. Derfor blev der dels fundet ekstra midler (Oticon Fonden 5 mio. kr. og TMU 5 mio. kr.), ligesom det var nødvendigt at finde besparelser (10 mio. kr.).

For at overholde tidsplanen og eksekveringen af projektet blev det besluttet at tildele anlægsarbejderne til Barslund A/S, og samtidig indlede forhandlinger med henblik på besparelser på ca. 10 mio. kr. på anlægsarbejderne. Den endelige økonomiske aftale blev underskrevet i marts 2013.

Tidsplan: Pladsen forventes indviet ultimo juni 2014, hvilket er en forsinkelse på ca. 4 mdr. i forhold til tidsfristen, der hed medio februar 2014. Forsinkelserne skyldes primært forsinkelser på igangsætning af arbejderne, men også de mange ekstraarbejder, der er et resultat af det meget mangelfulde hovedprojektmateriale. Arbejderne med forstærkning af P-kælderen og udlægning af membran er afsluttet, og entreprenøren er i fuld gang med at anlægge den nye plads.

Økonomi: På nuværende tidspunkt forventes anlægsarbejderne at ville overskride budgettet med ca. 22 mio. kr. Budgetoverskridelsen skyldes flere forhold heriblandt forøgede entreprenøromkostninger, fejlbehæftede projekttegninger og -beskrivelser, mangelfuld rådgiveraftale mm. På dette fremskredne tidspunkt i anlægsperioden er det stort set umuligt at spare i projektet. Langt de fleste materialer og ydelser er bestilt eller ordret hos leverandørerne. Hvis ordrene annulleres, har leverandørerne ret til at få godtgjort den tabte fortjeneste. Desuden er de sidste ordrer på pladsen også dem, der er mest synlige, nemlig al aptering og belægning, som ikke kan undværes i et byrum f.eks. bænke, borde, cykelstativer, legeredskaber. Budgetoverskridelsen søges håndteret i forbindelse med overførselssagen 2013-2014.

### **Superkilen**

Forvaltningen har sammen med Realdania anlagt et stort byrum på Nørrebro kaldet Superkilen. Pladsen foran Nørrebrohallen er som en del af projektet blevet belagt med røde belægninger. Efterfølgende har det vist sig, at disse belægninger er for glatte – især i vådt føre og frostvejr.

For at afklare ansvaret for de glatte belægninger er der indledt en syns- og skønssag mod både rådgiver og entreprenør. Forvaltningen

har i store træk fået medhold i sagen, men der er stadig uafklarede spørgsmål, der mangler svar fra syns- og skønsmændene, inden der kan indledes forhandlinger om erstatning. Denne sag trækker imidlertid ud samtidig med, at udbedringen af de glatte belægninger kun kan udføres i de varme sommer måneder. Forvaltningen forventer, at der i forlængelse af syns- og skønssagen modtages en erstatning fra rådgiver/entreprenør. Ved afslutning af syns- og skønssagen vil erstatningen blive tilbageført til kommunekassen.

**Tidsplan:** Udbedring af alle belægninger og færdiggørelse af manglende belægninger forventes ibrugtaget november 2014, da anlægsarbejderne skal gennemføres i de varme sommer måneder.

**Økonomi:** Udbedring af alle belægninger og færdiggørelse af manglende belægninger, sagsomkostninger samt udbedring af cykelstien medfører en budgetoverskridelse på i alt ca. 11 mio. kr., som søges håndteret i forbindelse med overførselssagen 2013-2014.

### **Bro over Vejlands Allé**

Ved etableringen af den nye tilkørsel til vandrerhjemmet på Amager Fæled, blev grøften langs Vejlands Allé rørlagt på en kort strækning. Denne rørlægning har vist sig at kræve megen vedligeholdelse og ved store nedbørsmængder opstår der en opstuvning af vandet på opstrøms side af rørlægningen. Det optimale vil derfor være at ændre rørlægningen og i stedet etablere en vejbro over grøften.

**Økonomi:** Efter licitation på anlægsarbejderne måtte forvaltningen konstatere at de indkomne tilbud var alt for høje i forhold til budgettet. Forvaltningen har derfor valgt at annullere udbuddet og standse rådgiveraftalen. Anlægsarbejderne er derfor udskudt på nuværende tidspunkt 1 år i håb om at kunne finde supplerende finansiering. Forvaltningen er ved at undersøge muligheden for at finde en løsning ift. finansiering inden for Teknik- og Miljøudvalgets anlægsramme. Når muligheden for at finde finansiering er afdækket, forelægges en indstilling herom for Teknik- og Miljøudvalget.

**Tidsplan:** Når finansieringen er fundet vil det ca. tage 7 måneder at genudbyde, skrive kontrakt og opføre projektet. Tidsplanen afhænger selvfølgelig af, at der kan arbejdes kontinuerligt. En eventuel vinterperiode vil forlænge perioden.

### **Busfremkommelighed Nørre Campus**

Busfremkommelighedsprojektet til og fra byudviklingsområdet ved Nørre Campus, som Rigshospitalet også er en del af, har til formål at forbedre anlæg og igangsætte tiltag, som samlet set forbedrer bussens serviceniveau, trafikinformation, rejsehastighed og komfort markant i forhold til den nuværende busdrift.

Tidsplan: Hovedprojektet blev sendt i udbud den 22. marts 2013, og kontrakten er underskrevet 12. juni 2013. Anlægsarbejdet er påbegyndt 3. juli 2013 og forventes at være færdigt ved udgangen af 2014.

Ibrugtagningstidspunktet blev besluttet på et meget tidligt tidspunkt i projektførelsen, og er blevet ændret efter yderligere granskning af projektet sidenhen. Projektforslaget er politisk godkendt, og der er udarbejdet en detaljeret tidsplan med forventet ibrugtagning november 2014.

Økonomi: Der forventes på nuværende tidspunkt ingen afvigelser i forhold til projektets økonomi.

### **Flintholm Station, Busprojekt**

Projektet er ligeledes et busfremkommelighedsprojekt og omfatter ombygning af stationsforpladsen på Flintholm Station samt syv vejkryds i Vanløse. Stationsforpladsen omlægges, og der etableres en overdækket bus-ø langs Grøndals Parkvej svarende til bus-øen på Bernstorffsgade ud for Hovedbanegården. Vejkrydsene ombygges, så fremkommeligheden for busser og den øvrige trafik optimeres, ligesom der generelt sikres bedre forhold for cyklisterne.

Tidsplan: Projektet er opdelt i to etaper, hvoraf første etape omfatter Flintholm Stationsforplads, krydset Grøndals Parkvej/C. F. Richsvej, Apollovej/Randbølvej og krydset Jernbane Allé/Grøndals Parkvej. Anlægsarbejderne er igangsat men er forsinket som følge af, at det har været nødvendigt at forstærke HOFORs afløbsledning beliggende i Grøndals Parkvej. Dette arbejde har forsinket projektet ca. én måned. Det har været tidskrævende at dimensionere betonforstærkningen på grund af den ringe plads der er til denne, og der har været vanskeligheder med at etablere tilstrækkeligt fald på Grøndals Parkvej som følge af betonforstærkningen, hvilket har medført ændring af faldforhold og ændring af slutkoter på både Grøndals Parkvej, Stationsforpladsen og cykelsti. Ydermere har der været udfordringer med flytning af TDCs telefonkabler i Jernbane Allé, hvilket i sidste ende har været tidskrævende såvel i projekterings-, bestillings- som udførelsestid, således den samlede forsinkelse på etape 1 i alt udgør cirka 3 måneder.

Ved etape 2, som omfatter krydsene Jernbane Allé/Jyllingevej, Ålekistevej/Jydeholmen, Vanløse Allé/Jernbane Allé, Jydeholmen/Vanløse Allé og Sallingvej/Rebildvej forventes anlægsarbejderne igangsat marts 2014 og afsluttet 1. september samme år.

Økonomi: Der forventes på nuværende tidspunkt ingen afvigelser i forhold til projektets økonomi.

### **Grøndals Å – Genåbning**

Tidsplan: Tidsplanen blev i første omgang rykket af to grunde. Den første grund til udskydelsen skyldes en udvidelse af projektet, hvor forvaltningen har forsøgt at afdække, hvorvidt Grøndals Å kunne forlænges og føres videre ind i Vigerslevparken. Efter ½ års forundersøgelser og projektafstemninger med bl.a. projektet om renovering af Harrestrup Å, er det besluttet, at Grøndals Å afgrænses i sit oprindelige løb (tracé).

Dernæst har der været uafklarede forhold vedrørende spunsen omkring C.F. Richsvej, hvor det endnu ikke er lykkedes at afdække ejerforhold. Det er en vigtig forudsætning for projektets realisering, at forholdene afdækkes, da åen skal føres gennem spunsen. De videre undersøgelser foregår p.t. stadig, og der er endnu ikke fundet en endelig afklaring.

I midten af august 2013 blev de nye skybrudsplaner for oplandet omkring Grøndalsparken fremlagt. Af planerne fremgår det, at projektet om genåbning af Grøndals Å sandsynligvis vil blive påvirket, når og hvis der i fremtiden skal skybrudssikres i område. Det er endnu ikke endeligt afklaret, hvordan det konkret påvirker projektet. Teknik- og Miljøudvalget har derfor på udvalgmødet den 16. december 2013, godkendt at projektet sættes i bero indtil skybrudsplanerne er endeligt afklaret og kan implementeres i projektet.

### **Carlsberg, Vigerslev Allé**

Der er gennemført en trafiksimulering for tre scenarier: 2014-2016, 2016-2018 og 2018-2020. På baggrund af trafiksimuleringen er der i samarbejde med Carlsberg Ejendomme udarbejdet en fælles linje- og afmærkningsplan for hele strækningen mellem Enghavevej og til afslutningen på Carlsbergs del af anlægsarbejdet mod Valby.

Tidsplan: Københavns Kommunes projekt, der strækker sig fra Enghavevej til Vestre Kirkegårds Allé med enkelte signaltekniske ombygninger af krydset ved Ingerslevsgade og Enghavevej, er i hovedprojektfasen. Der er gennemført en tilgængeligheds- og sikkerhedsrevision, og projektforslaget er tilrettet i henhold til revisors bemærkninger. Projektudviklingen sker i tæt dialog med Carlsberg Ejendomme. For at gennemføre projektet skal der erhverves areal fra Banedanmark. Der er en god dialog med Banedanmark omkring arealerhvervelsen og Banedanmarks krav er? knyttet til såvel projektet som anlægsfasen.

Projektet forventes opstartet medio 2014 og med afslutning ved årsskiftet 2015/2016.

Økonomi: Der forventes på nuværende tidspunkt ingen afvigelser i forhold til projektets økonomi.

### **Carlsberg, Vesterfælledvej, beplantning og støj**

I forbindelse med udbygningen af Carlsberg omlægges Vesterfælledvej med ny beplantning og støjreducerende belægning.

Tidsplan: Projektet koordineres løbende med udviklingen på Carlsberg. Derfor er det nu planlagt at igangsætte 2. etape således, at hele strækningen langs Carlsbergs byggefelt kan udføres i løbet af 2014-2015. 3. etape er planlagt, så den kan udføres i 2016. Flexibiliteten i tidsplanlægningen tilstræbes for at opnå den bedst mulige koordinering mellem anlægsprojekterne i området.

Økonomi: Der forventes på nuværende tidspunkt ingen afvigelser i forhold til projektets økonomi.

### **Klimatilpasningsmidler**

Projekterne omhandler bl.a. projektudvikling af skybrudsprojekter, herunder Skt. Annæ Plads, Skt. Kjelds Kvarter, Ladegårds Å og Harrestrup Å samt lokale løsninger til håndtering af regnvand.

Tidsplan: Der er stort set sat gang i alle klimatilpasningsprojekter, men det har taget længere tid end forventet at komme i gang.

Der er lavet tre vandoplandsplaner, og de resterende fem er i gang. Helhedsplan for Harrestrup Å er færdig. Lyngbyvejprojektet arbejdes der med – herunder også samarbejde med Nordhavnsvej og omegnskommuner.

Forsinkelserne skyldes primært, at lovgivningsarbejdet om finansiering af klimatilpasningsprojekter trak ud på grund af den nye lovgivning, der først trådte i kraft primo 2013.

Endvidere er der en række interne udfordringer, som også bidrager til forsinkelsen af arbejdet. Den ene handler om indarbejdelse af klimatilpasning i igangværende projekter i forvaltningen. Her forsøger man i videst muligt omfang at nå at få indarbejdet klimatilpasning, uden at det går ud over eksekveringshastigheden. Udgangspunktet er, at det sker, hvor det giver mening, og hvor forvaltningen kan se, at man har et klart klimatilpasningsprojekt.

Den anden handler om, at klimatilpasningsarbejdet udfordrer forvaltningens miljøarbejde, især i forhold til vandkvalitet. Indtil dette spørgsmål er endeligt afklaret, er det nødvendigt, at der i hvert enkelt projekt tages stilling i forhold til udledninger mv. Dette forhold kan forsinke projekterne. Klimatilpasningsprojekterne forventes ibrugtaget december 2014 - december 2016.

Økonomi: Der forventes på nuværende tidspunkt ingen afvigelser i forhold til projektets økonomi.

### **Udskiftning af gadebelysningen**

Tidsplan: Vejbelysningsudbuddet er gennemført efter EU-direktivets bestemmelser om konkurrencepræget dialog. Udbudsprocessen er afsluttet, og den 22. oktober 2013 blev kontrakt indgået med det franske firma Citelum SA, som globalt driver ca. 2,5 mio. lyspunkter i en række metropoler i Europa, Amerika og Asien. Citelum har overtaget ansvaret for drift og vedligeholdelse den 1. november 2013 og har driftsansvaret frem til udgangen af 2025 med en option på 3 års forlængelse til 2028.

Udbudsprocessens dialog har betydet, at forvaltningen i højere grad har kunnet matche udbudsmaterialet med det, som markedet kan levere. Vi har med Citelum fået en driftspartner, som matcher Københavns Kommunes høje ambitioner om bæredygtighed og grøn vækst. Citelum er samtidig en partner, som vil understøtte kommunens ønsker om både æstetisk og tryghedsfremmende vejbelysning.

Der foregik i november - december 2013 en overdragelsesperiode for drift og vedligeholdelse af vejbelysning, hvor den tidligere driftspartner Eltel Networks overdrog opgaver successivt til Citelum. Udskiftningen af ca. 20.000 gamle armaturer til tidssvarende armaturer med LED-teknologi vil ske i 2014 - 2015 og vil føre til, at el-forbruget reduceres fra 19,5 GWh (giga-watt-timer) i 2010 til 8,3 GWh i 2016. Denne besparelse svarer til det årlige elforbrug i ca. 2.150 gennemsnitshusstande i et hus med fire personer.

Økonomi: Der forventes på nuværende tidspunkt ingen afvigelser i forhold til projektets økonomi.

### **Renovering af trafiklyssignaler og ITS, trafikledelse og grøn mobilitet**

Projekterne omhandler dels en genopretning af trafiklyssignaler for at sikre en bedre trafikafvikling og dels Intelligent Trafikledelse (ITS), som skal sikre en optimering af trafikken og dermed imødegå trængselsproblematikken og samtidig reducere CO<sub>2</sub>-udledningen.

ITS, trafikledelse og grøn mobilitet: Generelt skrider projektet frem som forventet, både tidsmæssigt, kvalitetsmæssigt og økonomisk. I efteråret 2013 og foråret 2014 gennemfører forvaltningen en OPI-proces efterfulgt af et offentligt udbud, hvor forvaltningen ønsker markedets bud på de ITS-løsninger, som kommunens skal satse på i fremtiden. Forvaltningen udarbejder et orienteringsnotat til Teknik- og Miljøudvalget herom.



Trafiksignaler: Genopretningsplanen for trafiksignaler gennemføres som planlagt. Den omhandler en ny central server, internetbaseret kommunikation og nye styreskabe i mere end 200 lyskryds. Genopretningen prioriterer de vigtigste trafikforbindelser i byen, herunder de vigtigste indfaldsveje, A- og S-buslinjer og de vigtigste cykelruter. Genopretningen er allerede gennemført på de veje, hvor der har været de mest alvorlige nedbrud, herunder H.C. Andersens Boulevard.

Anden og tredje fase af genopretningsplanen handler om udskiftning af gamle signalhoveder med glødepærer til LED teknologi. Det vil spare kommunen for 1 Gigawatt om året, svarende til ca. 1,6 mio. kr.

Økonomi: Der forventes på nuværende tidspunkt ingen afvigelser i forhold til projektets økonomi.

### **Cykelpakker**

En cykelpakke er kendetegnet ved at bestå af en række cykelprojekter, der udmøntes som en samlet bevilling med budget til enkeltprojekter inden for den enkelte cykelpakke. Siden 2006 er der vedtaget ni cykelpakker (Cykelpakke I – VIII og Cykelpakke Østerbro) af varierende størrelse.

Økonomi: Cykelpakkemodellen er konstrueret for at håndtere den udfordring, som består i at nogle projekter typisk bliver billigere end skønnet og andre dyrere. Pakkemodellen bevirker, at alle cykelpakker pt. skønnes at blive inden for den afsatte ramme (Pakke I, II og III er helt eller næsten helt udført). Største udfordring pt. er Cykelpakke III, der indeholder Christianshavnsruten, en Grøn Cykelrute gennem bl.a. Christiania. Her udestår stadig en del arbejder på for eksempel broer, og det endelige forbrug er derfor stadig usikkert.

Tidsplan: Forvaltningens mål for et standard cykelprojekt er, at det skal kunne gennemføres på 1½-2 år fra beslutning i budgetaftale til ibrugtagning. Det er imidlertid stadig et mindretal af projekterne, der udføres inden for det tidsrum. De væsentligste årsager til forsinkelserne er tidskrævende processer for myndighedsgodkendelse og hensyn til koordinering med/forsinkelser på anlæg af andre projekter, der har betydning for etableringen af det pågældende cykelprojekt.

Kvalitet: Generelt er projekterne blevet udført i tilfredsstillende kvalitet, og samtidig har muligheden for at tilpasse kvalitet til aktuel økonomiprognose, både for det enkelte projekt og for cykelpakken som helhed, bidraget til den robusthed, som pakkemodellen giver både i forhold til kvalitet og økonomi.

