

Bilag 5 - Anlægsregnskab for anlægsprojektet ”Stibro over Inderhavnen”

Projekttitel: Stibro over Inderhavnen

Bevilling: 2000 – Ordinær anlæg

Projektdefinition og løbenummer:

TMF168. Kvantum, PSP dimension xp-1573000037.

Navision numre: 0078400/0078403/0078410/0078420/0078490/0086310/0100703/0100710

Politiske beslutninger:

Rådighedsbeløb i alt (løbende priser): 305,85 mio. kr.

Heraf 26,8 mio. kr. Udgiftsbevilling 2008 (BR 11-12-2008)

Heraf 19,0 mio. kr. Udgiftsbevilling 2011 (BR 10-03-2011)

Heraf 15,4 mio. kr. Udgiftsbevilling 2011 (BR 10-03-2011)

Heraf 141,0 mio. kr. Udgiftsbevilling 2011 (BR 25-08-2011)

Heraf 23,5 mio. kr. Udgiftsbevilling 2013 (BR 23-05-2013)

Heraf 13,2 mio. kr. Udgiftsbevilling 2014 (BR 13-03-2014)

Heraf 66,95 mio. kr. Udgiftsbevilling 2014 (BR 13-03-2014)

Indtægtsbevilling i alt (løbende priser): -235,90 mio. kr.

Heraf -24,0 mio. kr. Indtægtsbevilling 2008 (BR 11-12-2008)

Heraf -170,9 mio. kr. Indtægtsbevilling 2011 (BR 25-08-2011)

Heraf -16,0 mio. kr. Indtægtsbevilling 2014 (BR 13-03-2014)

Heraf -25,0 mio. kr. Indtægtsbevilling 2014 (BR 08-05-2014)

Anlægsbevilling i alt (løbende priser): 305,85 mio. kr.

Heraf 26,8 mio. kr. Udgiftsbevilling 2008 (BR 11-12-2008)

Heraf 7,75 mio. kr. Udgiftsbevilling 2011 (BR 10-03-2011)

Heraf 8,0 mio. kr. Udgiftsbevilling 2011 (BR 10-03-2011)

Heraf 159,65 mio. kr. Udgiftsbevilling 2011 (BR 25-08-2011)

Heraf 22,0 mio. kr. Udgiftsbevilling 2013 (BR 23-05-2013)

Heraf 14,7 mio. kr. Udgiftsbevilling 2014 (BR 13-03-2014)

Heraf 66,95 mio. kr. Udgiftsbevilling 2014 (BR 13-03-2014)

Projektbeskrivelse:

I januar 2008 besluttede Borgerrepræsentationen at bemyndige Teknik- og Miljøforvaltningen til at modtage A.P. Møller Fondens gavetillbud om broforbindelser i havnen med tilhørende anlæg.

Formålet med projektet var at etablere en oplevelsesrig broforbindelse fra Nyhavn til Christianshavn og Holmen med videre forbindelse til det grønne cykelrutenet på Amager, herunder en grøn cykelforbindelse gennem Christiania. Hensigten med den nye forbindelse var endvidere at styrke sammenhængen mellem byen og havnen, samt skabe flere trygge, oplevelsesrige og sikre cykelmuligheder.

Det samlede projekt omfatter Inderhavnsbroen og de to kanalbroer Trangravsbroen og Proviantbroen, samt stiforbindelser til, fra og imellem disse, inklusiv de for projektets gennemførelse nødvendige frivillige aftaler eller ekspropriationer. Yderligere omfattede projektet etablering af en cykelsti i Nyhavns sydside, fra Kgs. Nytorv til havnen, samt forpladsen ved Inderhavnsbroen. En lagerhal på Grønlandske Handels Plads blev som en del af aftalen med grundejeren (staten) revet ned for at kunne etablere byggeplads på stedet. Det var forvaltningens vurdering, at broen over Inderhavnen ville blive benyttet af 8.000 cyklister i døgnet.

Broen over Inderhavnen består af faste brofag i beton samt to bevægelige skydebrofag af stål. Broens funktionelle udtryk er dens identitet og kommer visuelt til syne for brugerne, der fra nært hold kan iagttage åbningsfunktionen. Dommerkomitéen beskrev bl.a. broen som et overbevisende helhedsgreb og et smukt design, der ville bidrage til stedets fremtidige identitet.

Kanalbroerne er klapbroer af stål med et minimalistisk udtryk og en enkel udformning. Trangravsbroen dannes af tre brofag, hvoraf de to er oplukkelige. Proviantbroen består af et enkelt oplukkeligt fag. Dommerkomitéen beskrev bl.a. broernes udformning som overordentlig velbegrunder og med et formmæssigt udtryk, der i sin lidenhed undgår enhver form for monumentalitet og som vil kunne tilpasses kanalernes byrum på smukkeste vis.

Ultimo 2009 blev der indgået aftaler med entreprenør, hvorefter projekteringen af broerne begyndte. Pihl & Søn vandt både udbuddet af Inderhavnsbroen og udbuddet af de to kanalbroer. Der blev indgået kontrakter i henholdsvis september 2011 (Inderhavnsbroen) og januar 2012 (kanalbroerne). Inderhavnsbroen og kanalbroerne skulle ifølge kontrakterne stå færdige i februar 2013.

Pihl & Søns konkurs i august 2013 medførte, at det samlede projekt blev væsentligt forsinket, fordi færdiggørelsesprojektet skulle genudbydes. I februar 2014 blev der indgået kontrakt med Valmont SM med henblik på færdiggørelse af Inderhavnsbroen, og i marts 2014 blev der indgået kontrakt med HSM Industri angående kanalbroerne. Ifølge kontrakterne skulle Inderhavnsbroen stå færdig i januar 2015, og kanalbroerne i december 2014. Kanalbroerne blev ibrugtaget i december 2014, men Inderhavnsbroen blev forsinket.

Udførelsen af Inderhavnsbroen var præget af den førnævnte konkurs samt betydelige projekteringsfejl og forsinkelser. Forvaltningen tog løbende de nødvendige juridiske skridt og indledte herudover adskillige syn og skøn. Tvisterne blev alle afsluttet med tilfredsstillende resultater for forvaltningen. Før gennemførelsen af hovedforhandlingen i Voldgiftsretten blev der indgået et delforlig med færdiggørelses-entreprenøren Valmont SM (som tog over efter Pihl & Søn), herunder bl.a. omfattende fejl på skinner og hjulophæng (åbningsfunktionen) konstateret efter afleveringen.

Hvordan er formålet blevet opfyldt?

Den samlede broforbindelse har tilført København en attraktiv gang- og cykelforbindelse, der i høj grad styrker sammenhængen på tværs af havnen og bidrager til at sikre flere trygge, oplevelsesrige og sikre cykelmuligheder. I begge ender kobler broforbindelsen sig på cykelforbindelser mod Holmen/Amager og Indre By/brokvartererne og har således i antal af brugere langt oversteget den oprindelige prognose på 8.000 daglige cyklister over Inderhavnsbroen. Tællinger fra efteråret 2019 viser 7.000 daglige fodgængere på Inderhavnsbroen, 3.400 på Trangravsbroen og 2.200 på Proviantbroen, mens antallet af cyklister er 12.500 på Inderhavnsbroen, 12.300 på Trangravsbroen samt 6.400 på Proviantbroen.

Inderhavnsbroen for enden af Nyhavn er, sammen med pladsdannelsen på Grønlandske Handels Plads, blevet en attraktion og giver borgere og turister mulighed for at opleve og tage ophold i havnerummet. Åbningsfunktionen er, på trods af udfordringerne, overraskende og unik ingeniørkunst. Mængden af brugere har overrasket forvaltningen og allerede medført justeringer af adgangsforhold på Nyhavnsiden, ligesom der er overvejelser om hastighedsdæmpende tiltag på Grønlandske Handels Plads, hvor street food markedet i øvrigt er en stor succes.

Trangravsbroen sikrer med sine tre brofag forbindelserne imellem Grønlandske Handels Plads, Islands Plads og Arsenaløen. Den binder dermed den samlede broforbindelse sammen med flere bydele og skaber således mulighed for at færdes i flere retninger af havnerummet. Christianshavns Kanal er fortsat kendetegnet ved de mange sejlbåde, og broåbningstiderne, samt det forhold at det er gratis for sejlere at få åbnet broen, har medført, at marinaen fortsat er meget attraktiv for sejlere.

Proviantbroen er bindeled til Holmen og de mange kultur- og uddannelsesinstitutioner samt boliger, der findes i området.

Den samlede broforbindelse indgår delvist i Havneringen, som er en ca. 13 km. lang rute langs Københavns Havn.

Faktisk ibrugtagningsdato:

- Trangravsbroen og Proviantbroen: December 2014
- Inderhavnsbroen: Juli 2016

Regnskab

Projekt (1.000 kr.)	Udgiftsregnskab	Indtægtsregnskab	Nettoregnskab
Rådighedsbeløb	278.580	-204.957	73.623
Rådighedsbeløb i alt	278.580	-204.957	73.623
Forbrug	318.712	-253.055	65.657
Afvigelse	-40.131	48.097	7.966
Afvigelse i procent	-14%	-24%	11%

Note: Udgifts- og indtægtsrådighedsbeløbet fra kommunens nuværende eller tidligere økonomisystemer er mindre end de af Borgerrepræsentationen godkendte udgifts- og indtægtsbevillinger, da det ikke har været muligt at fremfinde tilstrækkelig dokumentation i økonomisystemerne for beslutningerne vedtaget af Borgerrepræsentationen fra før 2013.

Afvigelsesforklaringer

Kategori	Ja	Nej	Uddybende bemærkninger
Aktivitetsændringer i forhold til oprindelig bevilling		X	
Omkostningsændring	X		Afvigelsen mellem forbruget og de politiske bevillinger – som forefindes i økonomisystemet Kvantum – skyldes dels operationelle faktorer og dels tekniske faktorer, som er beskrevet nedenfor: Operationelle faktorer: Afvigelsen på udgiftssiden skyldes udgifter forbundet med et, efter forvaltningens vurdering, usædvanligt omfang af rådgiverfejl og -mangler, herunder særligt manglende armering i betonfagene, hvilket ikke var kendt, da der blev bevilget flere midler til projektet på baggrund af Pihl & Sønns konkurs (BR 13. marts 2014). Derudover skyldes afvigelsen udgifter forbundet med entreprenørens forsinkelse, herunder udgifter til byggepladsdrift, bygherrerådgivning og projekt- og byggeledelse, mv. Afvigelsen på udgiftssiden ville have været væsentlig større, hvis ikke forvaltningen under udførelsen af Inderhavnsbroen løbende havde taget de nødvendige juridiske skridt, herunder reklamation over en helt usædvanlig række af projekteringsfejl, og samtidig indledte adskillige syn og skøn. Tvisten med rådgiveren blev afsluttet med et tilfredsstillende forlig i maj 2020. Forligsbeløbet er fortroligt. På indtægtssiden skyldes merindtægten delvist, at der på baggrund af Pihls konkurs blev modtaget ca. 17 mio. kr. fra TRYG forsikring. Tekniske faktorer: Udgifts- og indtægtsrådighedsbeløbet fra kommunens nuværende eller tidligere økonomisystemer er mindre end de af Borgerrepræsentationen godkendte udgifts- og indtægtsbevillinger, da det ikke har været muligt at fremfinde tilstrækkelig dokumentation i økonomisystemerne for beslutningerne vedtaget af Borgerrepræsentationen fra før 2013. Forvaltningen formoder, at afvigelsen skyldes en korrektion mellem udgifter og indtægter indenfor projektet, idet afvigelserne er af samme størrelse, hvilket betyder, at det ikke har en påvirkning på nettoresultatet, jf. tabel over regnskabet ovenfor.

Tidsforskydninger	X	Projektet skulle efter planen have været ibrugtaget i februar 2013, men kanalbroerne blev først ibrugtaget i december 2014 og Inderhavnsbroen i juli 2016. Forsinkelsen skyldes hovedsageligt forhold relateret til Pihl & Søns konkurs i august 2013, der medførte en forsinkelse på mindst et halvt år. For Inderhavnsbroens vedkommende blev Valmont SM yderligere forsinket med produktionen af stålfagene, samt udfordringer med broens wire- og boogiesystem efter montage af stålfagene i august 2015.
-------------------	---	---

Registrering i anlægskartoteket

Er anlægsprojektet registreret i anlægskartoteket: Nej.

Projektet vedrører infrastrukturelle aktiver, som ikke aktiveres.