



Til Teknik- og Miljøudvalget

01-02-2016

Sagsnr.
2016-0023586

Nordhavnsvej – Redegørelse for forventet merforbrug på tilkoblingsanlægget

Dokumentnr.
2016-0023586-1

Det oprindelige projekt Nordhavnsvej til 2,2 mia. kr. er nu stort set færdigt, der er faktureret for 2,0 mia. kr. og prognosen for færdiggørelsen ligger ca. 50 mio. kr. under bevillingen. Se særskilt notat herom.

Sagsbehandler
Anne Kongsfelt

Prognosen for tilkoblingsanlægget i Strandvænget har imidlertid udviklet sig i den modsatte retning. I forhold til den oprindelige bevilling på i alt 522 mio. kr. forventes på baggrund af den opdaterede prognose en overskridelse på 105 mio. kr. Det er ikke muligt at finde kompenserende handlinger, der kan nedbringe denne merudgift.

By & Havn finansierer projektet. By & Havn er informeret og har taget de forventede anlægsudgifter på 627 mio. kr. til efterretning. Det øgede finansieringsbehov er håndteret mellem Københavns Kommune og By & Havn, idet By & Havn 18. januar har underskrevet et opskrevet gælds-brev til Københavns Kommune.

På udvalgmødet 22. februar 2016 forventes fremlagt indstilling, hvor Teknik- og Miljøforvaltningen anmoder om bevillingsmæssig dækning til at afholde de flere udgifter til Nordhavnsvejs tilkoblingsanlæg, idet finansieringen er på plads.

Projektets baggrund og organisering

Principbeslutningen mellem Staten og Københavns Kommune om at etablere tilkoblingsanlægget blev truffet 18. maj 2014. By & Havn finansierer tilkoblingsanlægget, mens Københavns Kommune er ansvarlig for udførelsen af anlægget.

Af beslutningsteksten i principbeslutningen fremgår det bl.a. at *'Tilkoblingsanlægget gennemføres i 2014-2016.'* På denne baggrund udarbejdede forvaltningen en indstilling om frigivelse af midler til at igangsætte det forberedende arbejde, som blev godkendt BR 18. juni 2014.

Projekteringen blev herefter igangsat, og over sommeren 2014 arbejdede forvaltningen med forskellige problemstillinger i forhold til selve overfladeløsningen, ledningsomlægninger, arealbehov/ekspropriationsomfang, udbudsstrategi, tidsplan, afklaringer i forhold til VVM og endelig projektøkonomi. Resultaterne fremgik af to indstillinger, som blev behandlet af Teknik- og Miljøudvalget i september 2014 og godkendt på BR 13. november 2014. Af

indstillingerne fremgik bl.a. at projektet ikke kunne ibrugtages i 2016, som ønsket af bestiller, men tidligst ultimo 2017.

Ultimo 2014 blev der indgået en aftale med Nordhavnsvejkonsortiet om etablering af byggegruben og en principaftale om betonkonstruktionerne baseret på stipulerede mængder og den eksisterende kontrakts enhedspriser.

For at imødekomme kravet om en tidlig færdiggørelse af projektet blev arbejdet igangsat parallelt med projekteringen, jf. BR 13. november 2014.

Derfor blev de økonomiske vurderinger i efteråret 2014 ikke baseret på et detaljeret estimat men i vid udstrækning på erfaringstal fra Nordhavnsvej-projektet, som i nogle tilfælde har vist sig ikke at være repræsentative i forhold til tilkoblingsanlægget.

Forventet merforbrug

Detailprojektet for tilslutningsanlægget forelå i september 2015, tilbud fra entreprenøren forelå i oktober og efterfølgende fulgte granskninger, forhandlinger og justeringer af priserne.

På den baggrund gik forvaltningen i gang med at afdække muligheden for at tilpasse projektet eller på anden vis nedbringe merudgifterne.

Ved udgangen af 2015 forelå en robust prognose, som viser et samlet forventet forbrug på 616 mio. kr. for anlæg af tilkoblingsanlægget, dvs. 94 mio. kr. over den oprindelige bevilling til tilkoblingsanlægget på 522 mio. kr.

Derudover ønsker Vejdirektoratet at fremskynde arbejder i Nordhavnsvejtunnelen for 2 mio. kr. til opsætning af brandisolering i tilkoblingstunnelen. Herudover foreslår forvaltningen, at der placeres en reserve på 9 mio. kr. til at imødegå usikkerheder.

I forhold til den oprindelige bevilling på i alt 522 mio. kr. forventes på baggrund af den opdaterede prognose en overskridelse på 105 mio. kr.

Prognose og afvigeforklaring – tilkoblingsanlægget

Først i begyndelsen af september 2015 forelå det endelige detailprojekt med tilhørende anlægsoverslag for betonkonstruktioner, overfladeløsning og de mekaniske og elektriske konstruktioner (M&E).

De store afvigelser i anlægsøkonomien fordeler sig primært på to områder:

- **Anlæg.** Afvigelsen kan dels henføres til en tidligere undervurdering af kompleksiteten – grundvandsænkning, klimasikring, udførelsesmæssige forhold – samt mængden af forurenede jord. 41 mio. kr.
- **M&E.** Her skyldes afvigelsen dels at omfanget er væsentligt større end oprindeligt antaget, idet der oprindeligt kun var forudset marginale ændringer, fordi antagelsen var, at tilkoblingstunnelen ikke ville medføre yderligere styringsinstallationer. 38 mio. kr.

Særligt er det den 150 m lange flettetunnel med 8 spor – ud af den i alt 300 m lange tilkoblingstunnel - (se bilag med billede af byggegrube i Strandvænget), der af alle de involverede parter har været undervurderet, både hvad angår kompleksitet, mængder, udførelsesmæssige forhold og logistik. I efteråret 2014 var der endvidere ikke fuldt overblik over konsekvenser og omfang af de omfattende ledningsomlægninger samt grænseflade og konsekvenser i forholdt til DSB's Helgoland.

Ovenstående punkter har medført øgede omkostninger i forhold til rådgivning, projektering og fagtilsyn.

Anders Møller
Serviceområdechef Byens Fysik



Signaturforklaring

- 1 Teknikbygning med følsomt udstyr
- 2 DSB opstillingsspor
- 3 Fletteområde
- 4 Tilkoblingstunnel

- 5 Metrohegn med støjdæmpende mætter
- 6 Strandvænget Lokalgade
- 7 Sekantpælevæg
- 8 Fjernvarmeledning på bro
- 9 Omlægning af Strandøre

Nordhavnsvej
Byggegrube i Strandvænget

