



11-09-2014

### **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.

De konkrete projekter i notatet er:

- Nordhavnsvejen
- Bro over Inderhavnen
- Israels Plads
- Superkilen
- Bro over Vejlands Allé
- Klimatilpasningsmidler
- Udskiftning af gadebelysning
- Renovering af trafiklyssignaler og ITS – Trafikledelse og grøn mobilitet
- Cykelpakker.

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

Arbejdet på Nordhavnsvejs igangværende entrepriser er i fuld gang. På den store vej- og tunnelentreprise er sporspærring af kystbanen i forbindelse med tilbagelægning af midlertidige broer veloverstået.

Stibroerne blev indviet den 19. juni 2014 af Morten Kabell og der udestår kun entreprenørens mangeludbedringer på projektet. Züblin arbejder intensivt på det udfordrende arbejde på tilslutningsanlægget, der skal forbinde Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej.

Københavns Kommune har indgået en principaftale med regeringen om blandt andet en forlængelse af Nordhavnsvej helt ud til Nordhavn. For at leve op til aftalen skal kommunen forlænge tunnelen på Nordhavnsvej ud til Svanemøllebugten, et såkaldt tilkoblingsanlæg til den videre forbindelse. Det nye anlæg skal projekteres hurtigst muligt, og der skal igangsættes nedbrydning af allerede støbt beton, samt forberedende arbejder.

#### *Tidsplan*

Med tilføjelsen af det nye tilkoblingsanlæg forventes ibrugtagningen af Nordhavnsvej tidligst at kunne ske i andet halvår 2017. Tidsplanen er endnu usikker, da der ikke foreligger et endeligt projekt for tilkoblingsanlægget.

Forvaltningen vurderer fortsat, at ressourcemangel hos projektets totalrådgiver udgør en risiko, som der derfor løbende er fokus på.

### *Økonomi*

I overførselssagen 2013-2014 blev projektet tildelt 40 mio. kroner til at dække øgede rådgiveromkostninger og højere udgifter på tilslutningsanlægget til Helsingørmotorvejen. 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.

Udbuddet som totalrådgiver for genopførelsen af bygningerne på Svanemøllens Kaserne er afsluttet og WHITE Arkitekter er valgt som rådgivere. Bygningerne skal stå færdige i 2016.

### **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 2013.

Forvaltningen har udarbejdet nyt tilbudsgrundlag samt modtaget tilbud på færdiggørelsen. Der er indgået kontrakter om granskning, 3d-model samt projektoptimering med DSSM på Inderhavnsbroen og med HSM på Kanalbroerne. Kontrakter på færdiggørelsesentrepriserne er indgået primo maj 2014.

Der produceres nye stålfag til Inderhavnsbroen, da de af Pihl tidligere delvist producerede stålfag ikke vurderes at være konditionsmæssigt udført. De af Pihl delvist producerede stålfag til Kanalbroerne indgår i færdiggørelsen.

Forvaltningen har allerede på et tidligt tidspunkt iværksat de nødvendige juridiske tiltag over for Pihl og løbende sikret bevisbyrden til brug i en voldgiftssag, der forventes opstartet efter ibrugtagningen.

### *Tidsplan*

Det forventes på nuværende tidspunkt, at Kanalbroerne kan ibrugtages omkring årsskiftet 2014/2015.

### *Økonomi*

Det er forvaltningens vurdering, at projektet bliver dyrere at realisere. Derfor har Borgerrepræsentationen den 13. marts 2014 godkendt, at der tilføres projektet yderligere 66,95 mio. kr. Heraf har AP Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal tilbudt at bidrage med ca. 20,625 mio. plus gavemoms, mens Københavns Kommune finansierer det resterende beløb på 46,325 mio. kr.

## **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 Teknik- og Miljøudvalget 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 blev indviet 27. juni. Der vil være en periode med mangeludbedringer og det forventes derfor at være færdigt ultimo september, hvilket er en forsinkelse på ca. 2 måneder.

Færdiggørelsesdatoen af pladsen er vanskelig at fastsætte. Hver dag bliver pladsen lukket mere op, hvilket har betydning for den hastighed, som projektet kan afsluttes med, da blandt andet asfaltarbejde ved pladsen besværliggøres af, at noget af hegnet omkring pladsen er blevet fjernet. Asfalteringen kan således ikke påbegyndes før uge 39, fordi det kræver nedlæggelse af den ene kørebane i Vendersgade, og den kørebane kan ikke lukkes nu på grund af arbejde relateret til Ny Nørreport-projektet.

### *Økonomi*

Budgettet er i forbindelse med overførselssagen 2013-2014 opskrevet med en ekstra bevilling på 22 mio. kr.

## **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 – samt at nogle af de røde farver falmer alt for hurtigt.

For at afklare ansvaret for de glatte belægnings 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 belægnings kun kan udføres i de varme sommermåneder. 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*

Ved overførselssagen er anført, at anlægsarbejderne udføres i 2014. Dette har forvaltningen været nødt til at udskyde på grund af tekniske komplikationer med at få en garanti for farvernes UV-holdbarhed. Udlægning af de farvede belægnings kan kun udføres i de varme sommermåneder. Udbedringen er derfor udskudt til sommeren 2015.

#### *Økonomi*

Udbedring af alle belægnings og færdiggørelse af manglende belægnings samt deraf følgende mangler samt sagsomkostninger medfører en budgetoverskridelse på i alt ca. 11 mio. kr., som er håndteret i forbindelse med overførselssagen 2013-2014.

#### **Bro over Vejlands Allé**

Ved etableringen af den nye tilkørsel til vandrerhjemmet på Amager Fælled, 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 indtil forvaltningen kan 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.

### **Klimatilpasningsmidler**

Projekterne omhandler bl.a. projektudvikling af skybrudsprojekter, herunder Skt. Annæ Plads, Skt. Kjelds Kvarter, Lyngbyvej 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 udarbejdet konkretiseringer for alle de syv vandoplande, som byen er opdelt i. De syv vandoplandsplaner er vedtaget af Borgerrepræsentationen. Den seneste godkendelse af de sidste tre vandoplandsplaner er sket på Borgerrepræsentationens møde 8. maj 2014. En ny indstilling om helhedsplan for Harrestrup Å er under udarbejdelse. Indstillingen omfatter en revurdering af rækkefølge for projektering af delstrækninger.

Lyngbyvejprojektet er delvis under projektering i samarbejde med Nordhavnsvej og omegnskommuner. Sankt Annæ Plads er under projektering, og der forventes anlægsstart ultimo 2014. Anlægsstarten er udskudt, idet hele processen er udskudt 4-5 måneder på grund af, at bygherreoverslaget overskrider budgetrammen, der for kommunens vedkommende er på 36,7 mio. kr. Dette kan få betydning for betalingsplanen, hvor overførslen af 3 mio. kr. fra kommunen til Sankt Annæ Selskabet i august 2014 eksempelvis bliver tilsvarende forsinket. Der udarbejdes en indstilling om de nødvendige ændringer/justeringer for at kunne holde budgetrammen, der sker i forhold til det politisk godkendte projekt. Indstillingen blev behandlet af Teknik- og Miljøudvalget den 8. september 2014.

Demonstrationsprojektet i Skt. Kjelds Kvarter kører efter tidsplanen.

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

Iværksættelse af projektering og anlæg kræver, at projekterne er i overensstemmelse med de vedtagne principper i skybrudskonkretiseringerne og følger den rækkefølge for implementering, der fastlægges i forbindelse med behandling af implementeringsplanen for klimatilpasningsplanen. Implementeringsplanen forelægges til politisk behandling ultimo 2014.

Undtaget for implementeringsplanens rækkefølge er enkelte skybrudsprojekter, der kan indarbejdes i eksisterende anlægsprojekter,

hvor der kan opnås en betydelig grad af synergi. Endvidere er demonstrationsprojektet i Skt. Kjelds Kvarter undtaget. For disse projekter har der været en særskilt politisk godkendelsesproces.

#### *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, der 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 CO2-udledningen.

ITS, trafikledelse og grøn mobilitet: Generelt skrider projektet frem som forventet både tidsmæssigt, kvalitetsmæssigt og økonomisk. Forvaltningen har udarbejdet forslag til servicemål og principper for prioritering af trafikledelse.

Fra oktober 2013 til april 2014 har TMF gennemført et offentlig-privat innovationssamarbejde (OPI) om ITS med 15 virksomheder og 2 forskningsinstitutioner, der har arbejdet i 8 tværdisciplinære teams. Desuden har TMF gennemført en række pilotprojekter herunder ECO-driving på Folehaven, hvor lastbiler fra 5 transportfirmaer kører rundt med en enhed, der kan guide dem til at følge den grønne bølge i trafiksignalerne. Resultaterne fra OPI-forløbet og pilotprojekterne bliver brugt i udarbejdelsen af en ITS-handlingsplan, som forventes forelagt for TMU i løbet af efteråret. Denne plan skal danne grundlag for et ITS-udbud i efteråret 2014.

Trafiksignaler: Genopretningsplanen for trafiksignaler gennemføres stort set som planlagt. Der er etableret 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.

Anden fase af genopretningsplanen omhandler primært udskiftning af de resterende ca. 150 signalstyreapparater. Tredje og sidste 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. Den tredje fase af genopretningen er ikke finansieret. Fase 3 er estimeret til 54 mio. kr., men den fik ikke midler med overførselssagen 2013-2014. Der er dog udarbejdet et budgetnotat, som indgår i budget 2015 forhandlingerne.

#### *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. ligger

fornuftigt i forhold til 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 at en del projekter tager 2,5-3 år 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.

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.