



## **Bilag 7 - 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 den 27. august 2013, den 9. september 2013, den 23. september 2013, den 30. september 2013, den 7. oktober 2013 og den 25. november 2013.*

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

Arbejdet på begge Nordhavnsvejs igangværende entrepriser er i 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.

Dermed ser det ud til, at væsentlige forsinkelser og økonomiske konsekvenser undgås på vejprojektet, som efter planen står færdig i december 2015.

Tidsplan: Den fastlagte tidsplan for vej- og tunnelentreprisen (heri indgår ikke tilslutningsanlæg til Helsingørmotorvejen og heller ikke stirute og lokalgadebro ved Ryparken Station) forventes at holde. Pt. er arbejdet for vej- og tunnelentreprisen stadig ca. ½ år forud for tidsplanen. Forvaltningen vurderer, at ressourcemangel hos projektets totalrådgiver udgør en risiko, som der derfor løbende er fokus på.

Økonomi: På grundlag af de seneste prognoser forventes det, at budgettet for projektet holder. 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 p/l-fremskrivning, totaløkonomi for rådgivning og projektering, økonomiske konsekvenser af

ressourcemangel hos projektets rådgiver og endelig udbetaling af erstatning, hvor flere sager afventer afgørelse.

Der udestår nu kun to større udbud på projektet:

- Tilslutningsanlægget til Helsingørmotorvejen, hvor tilbudsfristen er den 31. oktober 2013. Der vil i forbindelse med tilbudsvurderingen blive lagt afgørende vægt på de bydendes forslag til tidsplan og fremkommelighed i anlægsperioden. Der er en risiko for, at de færre aktører på markedet efter Pihl & Søns konkurs kan påvirke prisen i negativ retning.
- Genopførelse af bygninger 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 kommer videre, så københavnere kan få deres broer hurtigst muligt og i en ordentlig kvalitet:

Tidsplan: Målet er, at Kanalbroerne bliver færdige inden sejlsæsonen 2014, så de udførte arbejder og installationer taber mindst mulig værdi, og arbejdet med at montere stålet bliver til mindst mulig gene for sejlerne. For Inderhavnsbroen er det for tidligt at sige noget om, hvor lang tid det kommer til at tage at bygge broen færdig. Et bud på broens færdiggørelse er årsskiftet 2014/2015. Begge tidsestimater er med forbehold for, at der er mange ubekendte i den proces, der skal i gang nu.

Økonomi: Forvaltningen er i gang med at afklare, hvilken betydning Pihl & Søns konkurs får på projektets økonomi. Der forventes på nuværende tidspunkt ingen afvigelser i forhold til projektets økonomi.

### **Fisketorvet, cykelrampe**

Tidsplan: Som orienteret via TMU-portal 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 medio april 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, der holdes møder i god tone, og 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.

### **Istedgade**

I foråret 2011 indhentes tilbud fra entreprenører på udførelse af første etape af Istedgade-projektet. De indkomne tilbud var desværre meget dyrere end forventet, og udbudsprocessen blev standset. Forvaltningen har efterfølgende besluttet at udbyde etape 1 og 2 i en samlet entrepris i forventning om at opnå en stordriftsfordel.

Tidsplan: Projektet er sendt i licitation den 31. maj. Anlæggelse af projektet blev igangsat 29. juni 2013 og forventes afsluttet ultimo 2013. Enkelte finish-arbejder, som eksempelvis træplantning, må udskydes til foråret 2014.

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

### **Israels Plads**

Projektet har været stillet i bero, men er nu genoptaget, da der er opnået en aftale med ejeren af det underjordiske p-anlæg.

Tidsplan: Forstærkning af dæk og membranudskiftningen gennemføres fra juli 2012 til december 2012, og selve pladsprojektet fra januar 2013 til marts 2014. På grund af den uforudset strenge vinter blev færdiggørelsen af de forberedende arbejder først færdig primo april 2013. Pladsprojektet er derfor tilsvarende forsinket og forventes færdiggjort juni 2014.

Økonomi: Forsinkelsen får naturligvis indvirkning på økonomien. Der er risikofaktorer ved etablering af de skrå flader (folderne) på pladsen. Hovedrådgiveren har et øget honorarforbrug. Hvorvidt risikofaktorerne afføder ekstraomkostninger fra entreprenøren kan ikke på nuværende tidspunkt opgøres. Eventuelle ekstraomkostninger vil blive forsøgt indarbejdet ved besparelser uden det går ud over projektets kvaliteter.

### **Metropolzone – Vesterbro Passage**

Tidsplan: Status på Vesterbro Passage er, at der den 28. maj 2013 blev afholdt aflevering på alle arbejder på sydsiden samt på H.C. Andersens Boulevard – minus ny asfaltbelægning på vejbane og træer. Arbejdet på nordsiden er i sin afsluttende fase, og det forventes, at tidsplanen overholdes. Arbejdet skal være afsluttet, og entreprenøren skal være klar til aflevering, senest den 2. december 2013.

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

### **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 projektforslaget, 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.

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 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.

Derudover er der ønsker om at indføre et nyt brodesign på projektet. Hvis det besluttes at indføre dette nye brodesign, vil det have omfattende konsekvenser på tidsplan og økonomi. 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 muligvis vil blive påvirket, når og hvis der i fremtiden skal skybrudssikres i området. Det har vist sig at skybrudssikringen i området vil have indflydelse på realiseringen af projektet, hvorfor dette vil blive behandlet i en særskilt sag på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 16. december.

### **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.

Tidsplan: Københavns Kommunes projekt, der strækker sig fra Enghavevej til Vestre Kirkegårds Allé med enkelte signaltekniske ombygninger af krydset ved Ingerslevsgade, er i projekteringsfasen. Projektet er sendt til ekstern revision med henblik på en

tilgængeligheds- og sikkerhedsrevision. Projektudviklingen sker i tæt dialog med Carlsberg Ejendomme. For at gennemføre projektet skal der erhverves areal fra Banedanmark. Der er taget kontakt til Banedanmark for at afsøge mulighederne herfor.

Projektet forventes opstartet primo 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 byggefelter 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.

### **Carlsberg, Sønder Boulevard**

Projektet er en del af udbygningsaftalen indgået mellem Carlsberg og Københavns Kommune, hvor Sønder Boulevard mellem Enghavevej og Vesterfælledvej omdannes til et rekreativt område.

Tidsplan: Forvaltningen er i gang med anlægsarbejdet, og det er forventningen, at projektet kan ibrugtages til efteråret (ultimo november måned).

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 kører i november - december 2013 en overdragelsesperiode for drift og vedligeholdelse af vejbelysning, hvor den tidligere driftspartner Eltel Networks overdrager 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 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.

Forvaltningen forventer, at de 200 lyskryds har fået nye styreskabe ved udgangen af 2013. 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 aktuell 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.