



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:

- Nordhavnsvej
- Bro over Inderhavnen
- Israels Plads
- Superkilen
- Klimatilpasningsmidler
- Udskiftning af gadebelysning
- Renovering af trafiklyssignaler og ITS – Trafikledelse og grøn mobilitet
- Cykelpakker
- Ny Nørreport

Nordhavnsvej

Arbejdet på Nordhavnsvejs igangværende entrepriser er i fuld gang. På den store vej- og tunnelentreprise er der fokus på reetablering af overfladeløsninger og færdiggørelse af installationer og finish i tunnelen. Krydset ved Ryvangs Allé/Strandvejen forventes at genåbne i januar 2015.

På stibrosprojektet udestår entreprenørens mangeludbedringer, færdiggørelse af lys samt udbedringer af skader i forbindelse med det voldsomme skybrud den 31. august 2014.

Züblin arbejder fortsat intensivt på det udfordrende arbejde på tilslutningsanlægget, der skal forbinde Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej.

Det nye tilkoblingsanlæg, der skal forlænge tunnelen på Nordhavnsvej ud til Svanemøllebugten, er i gang med at blive projekteret af kommunens rådgiver. Nedbrydningen af den allerede støbte beton opstartes ultimo november 2014, og første sekantvæggeboremaskine blev igangsat primo november 2014.

Genopførslen af bygningerne på Svanemøllens Kaserne er i gang med at blive projekteret. Det forventes, at byggeriet starter primo 2015 og er færdigt i 2016.

Tidsplan

Med tilføjelsen af det nye tilkoblingsanlæg forventes ibrugtagningen af Nordhavnsvej tidligst at kunne ske i andet halvår af 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

Endelig finansiering af tilkoblingsanlægget blev godkendt af Borgerrepræsentationen den 13. november 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.

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 & Søn tidligere delvist producerede stålfag ikke vurderes at være konditionsmæssigt udført. De af Pihl & Søn delvist producerede stålfag til Kanalbroerne indgår i færdiggørelsen.

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

Tidsplan

Det forventes, at Kanalbroerne kan ibrugtages i december 2014, og at Inderhavnsbroen kan ibrugtages i marts 2015.

Økonomi

Det er forvaltningens vurdering, at projektet bliver dyrere at realisere end tidligere budgetteret. Derfor har Borgerrepræsentationen den 13. marts 2014 godkendt, at der tilføres projektet yderligere 66,95 mio. kr. Heraf har A.P. 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 imidlertid stoppet, da det blev vurderet, at parkeringskælderen 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 parkeringskælderen gik samtidig 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 parkeringskælderen) projekteret en forstærkning af parkeringskælderen og en ny, tæt membran mellem parkeringskælder 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 i projektet (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 kontrakt blev underskrevet i marts 2013.

Tidsplan

Pladsen blev indviet den 27. juni 2014. I perioden fra indvielsen til primo oktober er der udbedret fejl og mangler, således at pladsen nu er fuldt åben. Der udestår stadig ganske få belægningsdele samt nogle special-kantløsninger langs Ørstedsparken. Der er desværre problemer med, at der parkeres biler på pladsen, derfor er tilgængelighedsramperne op til pladsen spærret af med betonklodser, indtil der kan opsættes pullerter.

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 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

I budgetnotatet til overførselssagen 2013-2014 er der 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 belægninger kan kun udføres i de varme sommer måneder. Udbedringen er derfor udskudt til sommeren 2015. I november 2014 udlægges nogle prøvefelter med mulige belægningstyper, som vil blive testet hen over vinteren. Udskiftning af beplantning er gennemført i oktober/november 2014 som planlagt.

Økonomi

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

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

Alle klimatilpasningsprojekter er stort set igangsat, men det har taget længere tid end forventet at komme i gang, da man afventede ny lovgivning på området. Lovgivningsarbejdet om finansiering af klimatilpasningsprojekter trak ud på grund af den nye lovgivning, der først trådte i kraft primo 2013.

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 blev godkendt af Borgerrepræsentationen den 13. november 2014. 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 2,6 mio. kr. fra kommunen til Sankt Annæ Selskabet i august 2014 eksempelvis bliver tilsvarende forsinket. Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 8. september 2014 projektjustering vedr. udskiftning af træer, så anlægsbudgettet kan overholdes

Demonstrationsprojektet i Skt. Kjelds Kvarter kører efter tidsplanen. Det første klimatilpasningsprojekt på Tåsinge Plads indvies den 6. december 2014.

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 skybrudsplanen. Implementeringsplanen forelægges til politisk behandling i 1. kvartal 2015.

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 der indgået kontrakt 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 tre års forlængelse til 2028.

Udbudsprocessens dialog har betydet, at forvaltningen i højere grad har kunnet matche udbudsmaterialet med det, som markedet kan levere. Forvaltningen 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 sker i 2014-2015 og vil føre til, at elforbruget 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. Medio november er forvaltningen gået i jorden med udskiftningen af de første 8.000 armaturer fordelt over hele byen og primært i villaområder. Hele projektet forventes afsluttet ultimo 2015.

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 forvaltningen gennemført et offentlig-privat innovationssamarbejde (OPI) om ITS med 15 virksomheder og to forskningsinstitutioner, der har arbejdet i otte tværdisciplinære teams. Desuden har forvaltningen gennemført en række pilotprojekter herunder ECO-driving på Folehaven, hvor lastbiler fra fem 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 Teknik- og Miljøudvalget i december 2014. Denne plan skal danne grundlag for et ITS-udbud i 2015.

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 fik hverken midler med overførselssagen 2013-2014 eller med budget 2015.

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, Cykelpakke Østerbro). I Budget 2015 er en række cykelprojekter samlet under overskriften ”Cykelby for Alle”. Cykelpakke I-VIII og Cykelpakke Østerbro består tilsammen af i alt 151 projekter, hvoraf 106 er udført, yderligere 6-8 stk. forventes udført inden udgangen af 2014 og 37 udføres i 2015 eller senere. Derudover er der i ”Cykelby for Alle” 15 projekter, der er under opstart og forventes udført i perioden 2015-2017.

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. Cykelpakke I, II er helt udført, og i Cykelpakke III er alle projektet på nær ét udført. Undtagelsen er den Grønne Cykelrute Christianshavnsruten. Cykelpakke III er samtidig som følge af Christianshavnsrutens størrelse og kompleksitet den pakke, hvor der er størst usikkerhed omkring økonomien. Aktuelt forventes det endelige forbrug inkl. merudgifter som følge af forsinkelser dog at kunne indeholdes i rutens og dermed Cykelpakke IIIs samlede ramme.

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.

Ny Nørreport

Entreprenøren er i gang med den 4. og sidste etape af projektet. I april blev busserne således flyttet over på de nye vejbaner, som er etableret på den nordvestlige side af stationen, og i september efter udlægning af asfalslidlag, blev der genåbnet for den gennemkørende trafik.

Entreprenøren er således i gang med at etablere den nye pladsbelægning, støbe de forsænkede cykelparkeringsarealer (cykelbedene), etablere beplantning og montere cykelstativer og anden aptering. Entreprenøren er endvidere i gang med at etablere de sidste to tage samt at udføre finisharbejder på de første tre tage, hvor udførelsen ikke levede op til den ønskede kvalitet.

Tidsplan

Som fremdriften ser ud nu, vil projektet blive gennemført i henhold til tidsplanen med undtagelse af nogle enkelte udskudte arbejder, f.eks. arbejdet med at lyssætte ventilationsrørerne, at anlægge grønne tage og færdiggørelse af granitbelægning rundt om ny metrotrappe.

I forbindelse med gennemførelse af den 4. etape har HOFOR etableret en ny fjernvarmeledning på Nørre Voldgade mellem Nørregade og Tornebuskegade. Dette ledningsarbejde har forsinket entreprenøren. Endvidere har de trange forhold på pladsen betydet, at entreprenørens fremdrift har været mindre end forudsat i tidsplanen.

For at sikre at projektet gennemføres til tiden, blev der i september 2014 i projektets styregruppe besluttet at indgå en forceringsaftale med entreprenøren, så projektet med undtagelse af enkelte udskudte arbejder, afsluttes den 31. december 2014.

De udskudte arbejder forventes at være afsluttet inden 1. juli 2015. Arbejderne er udskudt dels på grund af ekstraordinære lange leveringstider, og dels for at arbejderne kan foregå på et mere optimalt tidspunkt på året.

Økonomi

Ved entreprisestart i september 2011 var der opstillet et samlet budget for Københavns Kommunes del af projektet på 132 mio. kr., hvoraf der var afsat 13,5 mio.kr. til vinterforanstaltninger og uforudsete entreprenørudgifter.

Entreprisens gennemførelse har vist sig at være mere kompliceret end forventet, hvorfor projektet samlet set bliver dyrere end budgetteret.

Pr. november 2014 vurderes det, at budgettet vil blive overskredet i størrelsesorden 16-18 mio. kr. Forvaltningen kan ikke pege på mulige besparelser i projektet.

De væsentligste grunde til overskridelsen er følgende:

Undervejs har det vist sig, at ressourceforbruget til styring af entreprenøren og opfølgning på projektet på grund af de komplekse forhold, der arbejdes under, har været væsentlig højere end budgetteret.

Dette skyldes dels den styringsmæssige kompleksitet, som er forbundet til projektets organisering, dels at Nørreport er et meget komplekst sted at arbejde (fx er stationen i funktion under udførelsen af anlægget, og der bygges oven på en 100 år gammel konstruktion), og dels at projektets kompleksitet og minimalistiske udtryk kræver stor præcision i udførelsen og derfor har stort fokus fra bygherrens side.

Arbejdet med at lyssætte ventilationsrørerne blev markant dyrere end budgetteret.

Forvaltningen har vurderet, at det ikke var muligt at beskære projektet, da det dels ville medføre, at projektet herved ville blive påført ekstraordinære udgifter til omprojektering og kompensation til entreprenør for tabt arbejdsfortjeneste som følge af bygherres regulering af aftalegrundlaget, dels medføre en forringelse af projektet.