



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Fysik



Samarbejdsaftale

om

Projektering, anlæg og drift ved omdannelsen af

Reventlowsgade 2020

mellem

**Københavns Kommune,
Teknik- og Miljøforvaltningen,
Byens Fysik**

Islands Brygge 37

2300 København S

(herefter Københavns Kommune eller Kommunen)

og

DSB

Telegade 2

2630 Tåstrup

CVR-nr.: 25 05 0053

(herefter "DSB")

Samlet benævnt "Parterne"

REVISION 27. januar 2020



Indhold

1. Baggrund	3
2. Formål	3
3. Forudsætninger	4
4. Samarbejdsaftalens omfang	4
5. Matrikulære forhold og andre ejerforhold	5
6. Rollefordeling	6
7. Projektledergruppe	7
8. Styregruppe	7
9. Ekstern kommunikation	7
10. Økonomi	8
11. Fakturering og betaling	8
12. Drift og renhold af anlægget	9
13. Evaluering	9
14. Ikrafttræden	9
15. Ændringer	9
16. Ophør	9
17. Misligholdelse	9
18. Tvister	9
19. Samarbejdsaftalens forhold til eksisterende aftaler	10
20. Underskrifter	10

BILAG

Bilag 1: Reventlowsgade, Oversigtskort, cykelparkering, Varelevering, udeservering og affaldshåndtering.

Bilag 2: Samarbejdsaftale mellem Metroselskabet og Københavns Kommune, september 2019

Bilag 3: Situationsplan tegning nr. 15816-1 A6 af 2019-08-09



1. Baggrund

Reventlowsgade har i mange år fremstået som et forsømt område i byen, med sporadisk cykelparkering, udefinerede arealer og kaotiske forhold for gående, cyklister og passagerer til Hovedbanen.

Området fungerer for mange, både turister og øvrige besøgende, som hovedadgang til Vesterbro med sine mange hoteller, cafeer, kulturtilbud og byliv. Desværre ligger området også helt i top i kriminalitetsstatistikken i forhold til både tyveri, personrelateret vold og andre former for kriminalitet. Så området opfattes også af mange som utrygt at færdes i. Med åbningen af den nye metrostation i september 2019 vil der være en ny hovedadgang til denne station centralt placeret i Reventlowsgade, og derfor forventes en stor stigning af mennesker i området.

Københavns Kommune har i samarbejde med DSB udviklet et samlet oplæg til opgradering af ankomstforholdene i Reventlowsgade, som, på trods af sin centrale placering, i dag fremstår nedslidt.

DSB har planer om en række ændringer af funktioner og flow i den vestlige ende af Hovedbanen. For at supplere den eksisterende indgang overfor Stampesgade er der planer om at åbne en ny indgang placeret overfor Istedgade. Dette for at tage noget af presset på den nuværende adgang, og give et bedre flow i ankomsthallen.

DSB har samtidig planer om at flytte og forny hovedbanens centrale affaldshåndtering. Dette vil medføre, at der kan etableres elevatoradgang fra ankomsthale direkte til gadeniveau. Dette frigør lokaler og facadeforløb i banegårdens syd-vestlige hjørne før rampen til Tietgensgade. I den forbindelse ser DSB på de nye muligheder dette giver for at åbne for eksempelvis café eller andre forretningsmuligheder i facaden ud mod Reventlowsgade.

Med åbningen af den nye trappeadgang til metroen i Reventlowsgade, må det forventes, at der vil komme et ganske stort antal krydsende passagerer i gadeplan fra de to adgange i hovedbanens vestgavl. Herudover må det forventes, at et langt større antal cyklister og gående i området som en konsekvens af det stigende passagerantal. Med projektet udskiftes de 156 eksisterende cykel p-pladser og der tilføres yderligere 194 nye cykel p-pladser. Metroselskabet etablerer 380 nye cykel p-pladser, der bliver en integreret del af Københavns Kommunes og DSB's projekt. Dermed bliver der samlet etableret 730 cykel p-pladser

Da de mange projekter er afhængige af hinanden i forhold til udformning og udførelse, har parterne valgt at samarbejde om projektering og anlæg for at sikre den mest optimale løsning og bedst mulige koordinering af de mange delprojekter.

2. Formål

Formålet med nærværende samarbejdsaftale er at beskrive parternes rettigheder og forpligtelser i projekterings- og anlægsfasen samt at fastlægge grænseflader i aftalearealet. Aftalearealet fremgår af bilag 3



og er omsluttet af den viste entreprisegrænse. De forhold, der er reguleret af samarbejdsaftalen, er beliggende inden for aftalearealet og fremgår ligeledes af bilag 1 samt af det udarbejdede hovedprojekt.

3. Forudsætninger

Parterne er enige om følgende vilkår og forudsætninger for aftalen.

- Københavns Kommune stiller aftalearealet til rådighed i anlægsperioden, for projektet og dets formål med en fysisk omdannelse af Reventlowsgade, og giver tilladelse til at den fælles entreprenør arbejder på tværs af arealerne. Dette indebærer, at også eventuelle stadepladser i aftalearealet skal inddrages i anlægsperioden.
- Der kan som udgangspunkt ikke ske ændring af det anlagte efter anlæggets færdiggørelse uden godkendelse fra begge parter.
- Projektforslag er blevet godkendt af Københavns Kommunes Teknik- og Miljøudvalg og efterfølgende af Borgerrepræsentationen for frigivelse af Københavns Kommunes anlægsmidler.
- Hele området med tilhørende cykelstativer mv. skal være offentligt tilgængeligt efter anlægsarbejdets færdiggørelse og i hele samarbejdsaftalens varighed.
- Parterne forpligter sig til aktivt at samarbejde om projektet. Hver part er forpligtet til at orientere og inddrage de relevante parter i de respektive organisationer, så der foreligger de nødvendige godkendelser, orienteringer og bidrag for projektet.
- Begge parter vil bestræbe sig på, at sikre gode og fremkommelige forhold under hele anlægsperioden.

4. Samarbejdsaftalens omfang

Inden for samarbejdsaftalen og aftalearealet, der fremgår af bilag 3, etablerer parterne nedenstående.

- A. Projekt Reventlowsgade
 - B. Cykelparkering
 - C. Forberedelse for udeservering
 - D. Beplantning
 - E. Belysning
 - F. Adgangsveje for varelevering
 - G. Adgangsvej for renovationsbil til DSB's renovationsfaciliteter
- Ad. A. Konceptet fra Istedgades fortovsbelægning forlænges til Reventlowsgade med udgangspunkt i en klassisk Københavner-belægning, men opdateret med ganglinjer med jævn overflade.



Pladsbelægningen spænder fra krydset ved Istedgade til rampen ved Tietgensbro. Se i øvrigt bilag 3.

For at optage niveauspring langs dele af hovedbanegårdens facade, etableres nye trapper og ramper, der giver god adgang til den foreslåede ude servering. Trapperne kan samtidig benyttes til uformelt ophold.

Der lægges op til at skabe plads til gode forhold for cykelparkering samt for gående og cyklende. Samtidig lægges der til rette for nye tiltag som vil skabe en ny dynamik og byliv, fungere som vejvisere, samt eksponere Indre Vesterbros særlige tilbud, og skabe et tryggere, mere attraktivt og grønnere byrum.

- Ad. B. Der etableres 190 nye cykelparkeringspladser, medens de eksisterende 156 udskiftes med nye og gives en ny placering. Den endelige placering af cykelparkeringspladserne findes i samarbejde mellem Københavns Kommune, DSB, og Metroselskabet, idet sidstnævnte skal opstille 380 cykelparkeringspladser i Reventlowsgade. Herved kommer det samlede antal cykelparkeringspladser op på 730.
- Ad. C. DSB kan anvende en del af fortovsarealet til udeservering. Se bilag 1.
Projektet er forberedt ved at anlægges en belægning, der er egnet til udeservering
Anvendelsen er uden beregning for DSB.
Regulering af facade og bygning og anvendelse af bygning håndteres særskilt af DSB i forhold til andre myndigheder.
- Ad. D. Aftaleområdet suppleres med enkelte nye træer. Det endelige omfang og placering fremgår af hovedprojekt.
- Ad. E. Parternes rådgiver vurderer i forbindelse med detailprojekteringen, hvorvidt der i tillæg til den wireophængte belysning, skal opsættes yderligere belysning.
Eventuel supplerende belysning på facader, trapper, nedgange mv. der opstilles/ophænges, projekteres og udføres af ejeren selv.
- Ad. F. Der sikres fortsat mulighed for varelevering til såvel hovedbanegården som de omkringliggende forretninger gennem en vejadgang fra nord mellem Istedgade og Reverdilsgade og fra syd via Tietgensgade til Stampesgade, se bilag 1.
- Ad. G. Der sikres adgangsvej for renovationsbiler til generelle og DSB's renovationsfaciliteter fra Tietgensgade., se bilag 1

5. Matrikulære forhold og andre ejerforhold

Anlægget etableres på offentligt Vejareal, hvor Københavns Kommune er vejmyndighed. De arealer, som indgår i anlægget, er offentligt vejareal og ejes af Københavns Kommune. DSB ejer underjordiske



bygningskonstruktioner i det offentlige vejareal. Al byinventar og beplantning på Reventlowsgade ejes af Københavns Kommune.

6. Rollefordeling

Parterne er enige om følgende fordeling af roller og ansvar:

- | | |
|-------------------------|---------------------------|
| • Projektejere: | Københavns Kommune og DSB |
| • Bygherrerollen | Københavns Kommune |

Parten, der varetager bygherrerollen har ansvaret for og er bemyndiget af den anden part til at foretage følgende skridt på vegne af projektet:

- projektstyring
- projektledelse
- gennemførelse af evt. rådgiverudbud,
- kontrahering med rådgiver,
- kontraktholder og kontraktstyring ved projektering
- indhentelse af nødvendige myndighedstilladelser til eksempelvis facadeændringer, tilladelse til råden over vej m.v.
- gennemførelse af entrepriseudbud
- kontrahering med entreprenør
- byggeledelse
- kontraktholder og kontraktstyring under anlæggelse
- indkaldelse til før-gennemgang, afleveringsforretning, evt. afhjælpningsgennemgang, samt 1-års og 5-års eftersyn.

Københavns Kommune varetager bygherrerollen for projektet, hvilket betyder at projektlederen i Københavns Kommune, jf. aftalens pkt. 7, har ansvaret for projektets gennemførelse og forestår kontakten til hhv. rådgiver og entreprenør. DSB kan således ikke indgå bindende aftaler på vegne af parterne eller vedrørende projektet med den tilknyttede rådgiver eller entreprenør. Københavns Kommune kan ikke ud over det aftalte mellem parterne indgå aftaler med tredjemand.

Forud for anlægsarbejdets igangsættelse, skal styregruppen godkende nærværende samarbejdsaftale, relevant projektmateriale og eventuelle ændrede forudsætninger.

Godkendelse hos Parterne samt øvrige forhold i processen sker gennem Københavns Kommunes og DSB's projektledere. DSB's projektleder sikrer orientering om projekt i DSB og repræsenterer DSB's ønsker til projektet. Projektlederen er en del af projektgruppen og deltager efter behov i øvrige møder. De ansvarlige projektledere fra Københavns Kommune og DSB deltager i styregruppemøder.



DSB giver ved denne aftale Københavns Kommune fuldmagt til på sine vegne at ansøge om byggetilladelse og gravetilladelse til anlæg af projektet.

7. Projektledergruppe

Københavns Kommune har udpeget Karsten Kølbel Sørensen, e-mail: karsor@kk.dk, tlf. nr. 51 71 47 34, CAB, Byens Fysik, som projektleder og med det overordnede ansvar for projektets gennemførelse. Projektleder forestår kontakten til hhv. rådgiver og entreprenør, og kan træffe bindende beslutninger på vegne af Københavns Kommune og DSB.

DSB har udpeget projektleder Erling Ø. Samuelsson, e-mail: eos@dsb.dk, tlf. nr. 24 68 28 56, som kan træffe bindende beslutninger på vegne af DSB.

De to projektledere fra hhv. Københavns Kommune og DSB, udgør tilsammen parternes fælles projektledergruppe, som sikrer fremdrift, samt afklaring af tekniske, tidsmæssige og økonomiske forhold.

Projektledergruppen afholder koordineringsmøder. Herudover informerer projektlederne løbende hinanden om forhold af betydning for Projekt Reventlowsgade, herunder om vikarierende projektledere ved ferie mv.

Projektledergruppen sørger for, at der afholdes et fælles opstartsmøde og løbende koordineringsmøder med deltagelse af parternes tekniske rådgivere samt, at der løbende afholdes projektgruppemøder.

8. Styregruppe

Til håndtering af projektet er der nedsat en styregruppe for samarbejdet, som sikrer projektets overordnede gennemførelse inden for de rammer og målsætninger, som er aftalt mellem parterne.

Styregruppen træffer de endelige beslutninger omkring projektets udformning og økonomi, hvis der er uenighed, som ikke kan afklares i projektgruppen. Projektledergruppen sørger for, at parternes fælles styregruppe for Projekt Reventlowsgade i nødvendigt omfang indkaldes til møder om projektet.

Styregruppen består af Simon Brückner fra Københavns Kommune og Niels A. Dam fra DSB. Styregruppens formandskab varetages af Københavns Kommune. Beslutninger der lægges for styregruppen skal træffes i enighed mellem styregruppens medlemmer.

Styregruppen opløses efter, 5-års eftersyn er gennemført og eventuelle mangler er udbedret.

9. Ekstern kommunikation

Parterne er enige om at foretage en forudgående koordinering af deres respektive eksterne kommunikation vedrørende samarbejdsaftalens indhold, herunder fornyelsen af Reventlowsgade.



Dette udmøntes således, at projektledergruppen afholder et møde med deltagelse af parternes kommunikationsfolk om kommunikationen i projektet og får udarbejdet en fælles kommunikationsstrategi og plan.

10. Økonomi

Den samlede økonomiske ramme for parterne er kr. 18.000.000,- med 9.000.000,- fra hver part og er fordelt på projektering og anlæg af henholdsvis projektets delelementer A-G i aftalens pkt. 4. Hertil kommer et beløb 2.009.865 kr. efter separat aftale med Metroselskabet I/S, jf. bilag 2. Projektets samlede økonomiske ramme er 20.009.865 kr.

Den økonomiske ramme dækker omkostninger til projektering, udførelse af projektet, bygherreleverancer.

Rådgiver skal i projekteringen fastlægge budget inden for den økonomiske ramme. Der skal af dette derudover afsættes 10 % af den samlede økonomiske ramme til interne omkostninger til varetagelse af bygherre-rolle. Omkostninger hertil deles ligeligt mellem parterne. Der skal således konkret ske udligning, således at hver part har afholdt 50 % af udgifterne.

Omkostninger til ovenstående, samt aftalte ekstraomkostninger og eventuelle uforudsete udgifter fordeles ligeligt mellem Københavns Kommune og DSB under hensyntagen til Københavns Kommune og DSB's særskilte bevillingsrammer, dog således at hver part har afholdt 50 % af det endelige samlede budget. Den endelige fordelingsnøgle af omkostning til anlægsarbejderne er blevet konkretiseret i tilbudslisten. Ubrugte midler til henholdsvis projektering og udførelse deles ligeligt mellem Københavns Kommune og DSB.

Eventuelle meromkostninger og merarbejder skal godkendes af begge parter forinden de gennemføres.

Såfremt laveste konditionsmæssige tilbud afviger fra det endeligt godkendte anlægsbudget, skal Københavns Kommune og DSB lave de nødvendige tiltag på projektet, således at den økonomiske ramme overholdes.

I tilfælde af budgetoverskridelse skal det undersøges, om der kan findes besparelser i projektet.

En part kan som udgangspunkt ikke kræve rammerne for projektet ændret. Såfremt en part senere ønsker ændringer af aftalte krav (rammer for projektet), eller ændring af beslutninger truffet mellem parternes repræsentanter, må denne part afholde alle ekstraudgifter, som ændringen nødvendiggør, herunder hvis der skal ske omprojektering.

11. Fakturering og betaling

Københavns Kommune forestår gennemsyn af udkast til fakturaer fra rådgiver og entreprenør. Hvis disse kan godkendes skal rådgiver fakturere hver af aftalens parter med 50% af fakturabeløbet til hver. Fakturering sker i henhold til indgået rådgiveraftale og entrepriseaftale med respekt for de bevillingsmæssige rammer parterne er underlagt. DSB's bevillingsrammer fremgår nedenfor. Der skal ske regulering ift. de interne udgifter til varetagelse af bygherrerollen jf. afsnit 10.

Grundet anlægsloftet og under hensyntagen til parternes særlige bevillingsrammer skal hver part faktureres



særskilt, dog således at hver part har afholdt 50 % af det endelige samlede projekt.

12. Drift og renhold af anlægget

Anlægget etableres på offentligt Vejareal, hvor Københavns Kommune er vejmyndighed og dermed er ansvar for drift og renhold. Københavns Kommune er som ejer af anlægget byinventar og træer ligeledes ansvarlig for drift og vedligehold.

13. Evaluering

I Styregruppen besluttet om og hvordan projektet bliver evalueret efter afslutning, så den erfaring, viden og læring, der er udviklet i projektet, kan samles og anvendes fremadrettet i forbindelse med lignende tiltag og samarbejder andre steder i byen.

14. Ikrafttræden.

Samarbejdsaftalen træder i kraft når de to parter har underskrevet aftalen.

15. Ændringer

Parterne kan ikke efter aftalens indgåelse anfægte de krav og ønsker, der er aftalt mellem parterne. Enhver ændring til aftalen kan alene ske ved et tillæg til denne aftale og skal underskrives af Parterne.

Medfører den trafikale udvikling, ændret lovgivning eller andre årsager indenfor de i afsnit 4 A, B, F og G nævnte arealer behov for midlertidig afspærring, inspektion af ledninger, ændringer, indskrænkning, udvidelse, opstilling af udstyr/inventar/cykelstativer mv, skal der med rimeligt varsel findes en aftale herom mellem parterne.

I forbindelse med kommende ændringer, udvidelser, opstilling af udstyr/inventar/cykelstativer og indskrænkninger mv. aftaler parterne om der skal udarbejdes tillæg til overenskomsten.

16. Ophør

En eller begge parter kan forinden anlægsperioden påbegyndelse beslutte, at standse projektet eller sætte det i bero. Afholdte omkostninger og eventuelle omkostninger forbundet med en standsning eller bero fordeles ligeligt mellem parterne i overensstemmelse med samfinansieringsmodellen i aftalens pkt. 10.

Samarbejdsaftalen kan efter 20 år fra ibrugtagningen. opsiges af hver part med 3 måneders varsel.

17. Misligholdelse

Dansk rets almindelige grundsætninger om misligholdelsesbeføjelser er gældende for denne aftale. I tilfælde



af misligholdelse kan Parterne hver især gøre misligholdelsesbeføjelser gældende mod hinanden.

18. Tvister

Såfremt der i partnerskabet måtte opstå uenighed mellem Parterne, skal den så vidt muligt afklares i styregruppen. Såfremt der ikke kan opnås enighed i styregruppen, skal tvisten løftes op i Parternes respektive organisationer, hvor Parterne ved direkte forhandling er forpligtet til at forsøge at finde en mindelig løsning.

Enhver tvist, der ikke kan findes en mindelig løsning på, skal afgøres ved voldgift.

19. Samarbejdsaftalens forhold til eksisterende aftaler

Parterne har med Metroselskabet og Banedanmark i 2011 indgået en anlægsaftale med tilhørende tillæg om Metroselskabets anlæg af Metrostation hhv. Stampesgade og dele af Reventlowsgade. Der henvises i den henseende til Anlægsaftalens pkt. 7. Allongen til fire-partsaftalen vil blive lavet i andet regi.

TMF og Metroselskabet har som tillæg hertil lavet en koordineringsaftale indeholdende vilkår og rettigheder forbundet med anlæg og koordinering af de to projekter.

20. Underskrifter

Dato: 31.1.20

Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, Byens Fysik
Lone Byskov, Vicedirektør

Dato: 30.01.2014

DSB, Niels A. Dam
Chef for Bygherre & Entreprise