



05-05-2014

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.

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 om status på afklaring af konkursens konsekvenser den 27. august 2013, den 9. september 2013, den 23. september 2013, den 30. september 2013, den 7. oktober 2013, den 25. november 2013, den 2. december 2013, den 16. december 2013, den 3. februar 2014 og 11. april 2014.

Nordhavnsvejen – berørt af E. Pihl & Søns konkurs

Arbejdet på Nordhavnsvejs igangværende entrepriser er i fuld gang. På den store vej- og tunnelentreprise mangler kun støbningen af nogle få topdæk, før tunnelen er helt lukket. Teknik- og Miljøborgmester Morten Kabell medvirkede til rejsegildet for tunnelen den 9. april 2014.

På stibroentreprisen er der ligeledes god fremdrift og cykelstiruten forventes at kunne indvies i juni 2014. Desuden har Züblin påbegyndt det udfordrende arbejde på tilslutningsanlægget, der skal forbinde Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej.

Tidsplan: Den fastlagte tidsplan for ibrugtagning af vejen 1. december 2015 forventes at holde. Pt. er arbejdet for vej- og tunnelentreprisen stadig ca. ½ år forud for tidsplanen og prognosen for ibrugtagning af vejen er pt. august 2015. Forvaltningen vurderer, 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.

Der udestår nu kun et større udbud på projektet, hvilket er genopførelsen af bygningerne på Svanemøllens Kaserne. Der er indkommet 32 ansøgninger fra totalrådgivere, hvoraf fem er blevet prækvalificeret til at byde på opgaven. Fristen for endelige ansøgninger var den 7. maj 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 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.

De af Pihl delvist producerede stålfag til Inderhavnsbroen vurderes ikke at være konditionsmæssigt udført, hvorfor der skal udføres nye.

Det forventes, at de af Pihl delvist producerede stålfag til Kanalbroerne kan indgå 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 og Inderhavnsbroen kan ibrugtages ved årsskiftet 2014/2015.

Økonomi: Det er forvaltningens vurdering, at projektet bliver dyrere at realisere. Derfor har BR 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.

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. Planlagt ibrugtagning er juli 2014 som det også fremgår af orientering til Teknik- og Miljøudvalget fra februar 2014 samt udsendt pressemeddelelse.

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, at der holdes møder i god tone samt, at 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: Der forventes på nuværende tidspunkt ingen afvigelser i forhold til projektets økonomi.

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 forventes indviet ultimo juni 2014, hvilket er en forsinkelse på ca. 4 mdr. i forhold til tidsfristen, der hed medio februar 2014. Forsinkelserne skyldes primært forsinkelser på igangsætning af arbejderne grundet en streng vinter i 2012-2013, men også de mange ekstraarbejder der er et resultat af det meget mangelfulde hovedprojektmateriale. Arbejderne med forstærkning af P-kælderen og udlægning af membran er afsluttet, og entreprenøren er i fuld gang med at anlægge den nye plads.

Økonomi: På nuværende tidspunkt forventes anlægsarbejderne at ville overskride budgettet med ca. 22 mio. kr. Budgetoverskridelsen skyldes flere forhold heriblandt forøgede entreprenøromkostninger, fejlbehæftede projekttegninger og -beskrivelser, mangelfuld rådgiveraftale mm. På dette fremskredne tidspunkt i anlægsperioden er det stort set umuligt at spare i projektet. Langt de fleste materialer og ydelser er bestilt eller ordret hos leverandørerne. Hvis ordrerne annulleres, har leverandørerne ret til at få godtgjort den tabte fortjeneste. Desuden er de sidste ordrer på pladsen også dem, der er mest synlige nemlig al aputering og belægning, som ikke kan undværes

i et byrum f.eks. bænke, borde, cykelstativer, legeredskaber. Budgetoverskridelsen er håndteret i forbindelse med overførselssagen 2013-2014, hvor der blev givet 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.

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: Udbedring af alle belægninger og færdiggørelse af manglende belægninger forventes ibrugtaget senest november 2014, da anlægsarbejderne skal gennemføres i de varme sommer måneder.

Økonomi: Udbedring af alle belægninger og færdiggørelse af manglende belægninger 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.

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 forbedre bussens serviceniveau, trafikinformation, rejsehastighed og komfort markant i forhold til den nuværende busdrift.

Tidsplan: Ibrugtagningstidspunktet for projektet blev givet på et meget tidligt tidspunkt i projektforslaget, og ibrugtagningstidspunktet er blevet ændret efter projektet er blevet gransket yderligere samt på baggrund af fremdriften i anlægsarbejdet.

Projektforslaget er politisk godkendt, og der er udarbejdet en detaljeret tidsplan. Hovedprojektet blev sendt i udbud den 22. marts 2013, og licitationen har fundet sted den 13. maj 2013. Kontrakten er underskrevet 12. juni 2013 og anlægsarbejdet startede 3. juli 2013.

Anlægsarbejdet pågår og havde oprindeligt afleveringsfrist den 12. november 2014, men på baggrund af en underskrevet kontrakt om en forceringstidsplan, forventes anlægsarbejdet klar til aflevering den 20. august 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 etape 1 omfatter forpladsen på Flintholm Station, krydset Grøndals Parkvej/C. F. Ridsvej, Apollovej/Randbølvej og krydset Jernbane Allé/Grøndals Parkvej. Anlægsarbejderne for denne etape er i det store og hele afsluttet, og de ombyggede arealer blev taget i brug ved årsskiftet. I Etape 2, som omfatter krydsene Jernbane Allé/Jyllingevej, Ålekistevej/Jydeholmen, Vanløse Allé/Jernbane Allé, Jydeholmen/Vanløse Allé, blev anlægsarbejderne igangsat marts

2014, og forløber planmæssigt. Arbejderne i krydset Sallingvej/Rebildvej, som omfatter signalændringer alene, er udtaget af projektet og udført af anden entreprenør i forbindelse med ”Projekt Signalgenopretning 2013”.

Det forventes, at både etape 1 og 2 afleveres 1. september i 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 løb (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.

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 sandsynligvis vil blive påvirket, når og hvis der i fremtiden skal skybrudssikres i område. Det er endnu ikke endeligt afklaret, hvordan det konkret påvirker projektet. Teknik- og Miljøudvalget har derfor på udvalgsmødet den 16. december 2013 godkendt, at projektet sættes i bero indtil skybrudsplanerne er endeligt afklaret og kan implementeres i projektet.

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 mod Valby.

Tidsplan: Københavns Kommunes projekt, der strækker sig fra Enghavevej til Vestre Kirkegårds Allé med enkelte signaltekniske ombygninger af krydset ved Ingerslevsgade og Enghavevej, er i hovedprojektfasen. Der er gennemført en tilgængeligheds- og sikkerhedsrevision, og projektforslaget er tilrettet i henhold til revisors bemærkninger. Projektudviklingen sker i tæt dialog med Carlsberg

Ejendomme. For at gennemføre projektet skal der erhverves areal fra Banedanmark. Der er en god dialog med Banedanmark omkring arealerhvervelsen og Banedanmarks krav er knyttet til såvel projektet som anlægsfasen.

Projektet forventes opstartet medio 2014 med mindre Banedanmark forlanger en total sporspærring for spunsarbejderne 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.

Fleksibiliteten 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.

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. Fire af de syv vandoplandsplaner er vedtaget af Borgerrepræsentationen. De resterende tre har Teknik- og Miljøudvalget behandlet og anbefalet overfor Borgerrepræsentationen. Borgerrepræsentationen har behandlet og godkendt de sidste tre vandoplandsplaner 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 medio 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.

Endvidere kræver iværksættelse af projektering og anlæg, 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. 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 et 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. Der resterer ca. 100 lyskryds, som gennemføres i anden og tredje fase.

Anden fase af genopretningsplanen omhandler primært udskiftning af de resterende ca. 170 signal styreapparater. 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 kan indgå 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. 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 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.