



26-08-2013

Sagsnr.  
2013-0185204

Dokumentnr.  
2013-0185204-2

Sagsbehandler  
Philip Kristian Holst

### **Bilag 3 - Projekter i fokus**

Dette notat beskriver de anlægsprojekter, som Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) har specielt fokus på blandt andet pga. 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 d. 26. august 2013 i forhold til de enkelte projekter er endnu uafklaret og er derfor ikke indarbejdet i nedenstående kommentarer. Det fremgår af projekterne hvis de er berørte af konkursen.*

*Forvaltningen har orienteret Teknik- og Miljøudvalget den 28. august i et særskilt notat og udvalget har fået en yderligere og opdateret orientering på udvalgs mødet mandag den 9. september.*

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

Opførelsen af Nordhavnsvej går rigtig godt, og der er god fremdrift i byggeprocessen. Byggeriet af stibroer, ramper og selve tunneldelen er påbegyndt. Hovedentreprenøren er forud for tidsplanen i deres nuværende prognose, og byggeriet af lokalgadebroen ved Lyngbyvejen er opstartet. Stibroprojektet forventes forsinket én til to måneder (til november 2013) som følge af mange projektejere. Derudover kan stibroerne forsinkes yderligere som resultat af den brand, der hærgede et lager med flamingoplader, der skal bruges til stibroerne, ved Ryparken station den 24. juni. Det er dog endnu ikke afklaret, hvorvidt leverandørerne er i stand til at levere de materialer, der gik til grund ved branden. I tilfælde af, at der ikke kan leveres nok materialer, forventes forsinkelsen at have marginal indflydelse på projektets fremgang.

Tilslutningsanlægget mellem Nordhavnsvej og Helsingørmotorvejen er kritisk for tidsplanen, og hertil kommer nye udfordringer i forhold til ledningsomlægningen. Kontrakten for tilslutningsanlægget forventes indgået ultimo september 2013. Det har været et generelt problem, at projektets rådgiver har haft svært ved at levere til tiden og i en ordentlig kvalitet.

Ibrugtagningen af vejen forventes stadig i december 2015, og prognosen for den samlede pris ligger fortsat inden for budgettet.

#### **Bro over Inderhavnen – berørt af E. Pihl & Søns konkurs**

Inderhavnsbroen og kanalbroerne skulle (jf. kontrakten) have været færdige i februar 2013. Forsinkelsen er uacceptabel, og forvaltningen

#### **Økonomi**

Njalsgade 13, 4  
Postboks 457  
2300 København S

Telefon  
3366 3788

E-mail  
Z97X@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009493149

har i den forbindelse iværksat de nødvendige juridiske tiltag. Det er efter forvaltningens vurdering primært Pihl & Søns produktion af broernes oplukkelige stålfag, der er årsag til forsinkelsen. Pihl & Søn har senest meddelt, at kanalbroerne forventes afleveret til oktober 2013 og Inderhavnsbroen til december 2013.

Projektet har modtaget 23,5 mio. kr. fra overførselssagen 2012-2013. Beløbet sikrer projektet frem til ibrugtagning samt til et sandsynligt udvidet projektførelse frem til en eller flere voldgiftskendelser, der tidligst forventes afgjort ultimo 2015.

### **Fisketorvet, cykelrampe**

Som orienteret via TMU-portal den 23. april 2013 er der stødt et par ekstra udfordringer til Cykelforbindelsen mellem Havneholmen og Kalvebod Brygge, hvorfor ibrugtagningen forsinkes.

Indledningsvis skal det nævnes, at konflikten med entreprenøren i denne anlægssag ikke er på niveau med sagen om Bro over Inderhavnen. I nærværende sag er det indtil videre lykkedes forvaltningen at køre sagen 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.

Der arbejdes på, at ibrugtagning bliver mulig i løbet af vinteren 2013.

### **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 vis stordriftsfordel.

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.

### **Israels Plads**

Projektet har tidligere været stillet i bero, indtil der blev indgået en aftale med ejeren af det underjordiske p-anlæg. Projektet blev genoptaget i august 2012 ved igangsættelsen af de forberedende arbejder (forstærkning af parkeringsdæk samt membran). Dette arbejde blev forsinket på grund bl.a. af en hård vinter, hvilket betød, at den planlagte færdiggørelse i januar 2013, reelt blev i april 2013. Også det videre arbejde med pladsopbygningen er som følge heraf forsinket, men det er igangsat og forventes færdiggjort juni 2014.

### **Metropolzone – Vesterbro Passage**

Status på Vesterbro Passage er, at der den 28. maj 2013 blev afholdt aflevering på alle arbejder på sydsiden samt H.C. Andersens Boulevard – minus ny asfaltbelægning på vejbane og træer. Arbejdet på nordsiden pågår nu, og det ser ud til at kunne blive færdigt før tid.

### **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.

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 projektforløbet, 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..

### **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.

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 og afsluttet den 15. oktober 2013 samtidig med, at bussernes vinterkøreplan træder i kraft.

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.

### **Grøndals Å – Genåbning**

Tidsplanen er rykket af to årsager. For det første skyldes udskydelsen en udvidelse af projektet, hvor rådgiver har forsøgt at afdække, hvorvidt Grøndals Å kunne forlænges og føres videre ind i Vigerslevparken. Efter et halvt års forundersøgelser og projektafstemninger med bl.a. projektet om reovering af Harrestrup Å er det besluttet, at Grøndals Å afgrænses i sit oprindelige terræn (tracé).

Dernæst har der været uafklarede forhold vedrørende spunsen omkring C.F. Richsvej (spunsen er en jernplade, der er banket ned i jorden, for at forhindre jorden i at skride), 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 stadigvæk, og der er endnu ikke fundet en endelig afklaring.

### **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.

Københavns Kommunes projekt, der strækker sig fra Enghavevej til Vestre Kirkegårds Allé, med enkelte signaltekniske ombygninger af krydset ved Ingerslevs gade, 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.

### **Carlsberg, Vesterfælledvej, beplantning og støj**

I forbindelse med udbygningen af Carlsberg omlægges Vesterfælledvej med ny beplantning og støjreducerende belægning. TMF er i gang med planlægningen frem mod projektforslag for den første etape fra Vigerslev Allé til Angelgade, hvor TMF koordinerer med Carlsbergs udbygningsplaner for byggeafsnit 8 og stationsforpladsen til den nye "Carlsberg Station", der skal erstatte "Enghave Station" i 2015. I projektet etableres der bl.a. et nyt lysreguleret kryds ved Sønder Boulevard og busstoppesteder til den fremtidige A-busdrift på Vesterfælledvej, der forventes at komme i forbindelse med både "Carlsberg Station" og udbygningen af Metro Cityringen i 2018.

### **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. TMF er i gang med anlægsarbejdet, der er planlagt udført i sommerhalvåret 2013, og derfor er forventningen, at projektet kan ibrugtages til efteråret (november måned). Alt går foreløbigt som planlagt.

### **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.

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 pga. strukturelle udfordringer på det politiske niveau. Den nye lovgivning trådte derfor først 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 forsinker projekterne.

### **Udskiftning af gadebelysningen**

Vejbelysningsudbuddet gennemføres efter EU-direktivets bestemmelser om konkurrencepræget dialog. Dialogfasen er afsluttet, og udbuddet er sendt ud til fire prækvalificerede konsortier den 12. juni 2013.

TMF måtte udskyde udsendelsen af udbuddet seks uger, da dialogfasen gav anledning til større ændringer end forventet. Det betyder, at udbuddet i højere grad matcher det, som markedet kan levere.

Overdragelsestidspunktet for drift og vedligeholdelse af vejbelysning til den nye leverandør sker som forventet ved udgangen af året. Udskiftningen af ca. 20.000 armaturer skal ske i 2014 - 2015 og vil føre til en halvering af energiforbruget til vejbelysning fra 2010 til 2016.

### **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.

Generelt skrider ITS projektet frem som forventet, både tidsmæssigt, kvalitetsmæssigt og økonomisk. I efteråret 2013 og foråret 2014 gennemfører TMF en OPI proces efterfulgt af et offentligt udbud, hvor TMF ønsker markedets bud på de ITS-løsninger, som kommunens skal satse på i fremtiden. Forvaltningen udarbejder orienteringsnotat til TMU herom.

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.

TMF 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.

## **Cykelpakker**

En cykelpakke er kendetegnet ved at bestå af en række cykelprojekter - som oftest kun projektmodnet på helt indledende niveau - der udmøntes som en samlet bevilling med budget til enkeltprojekter inden for den enkelte cykelpakke. Siden 2006 er der vedtaget syv cykelpakker 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 1,2 og 3 er helt eller næsten helt udført). Største udfordring pt. er Cykelpakke 3, 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, hvilket potentielt kan bevirke, at der bliver et samlet merforbrug på Cykelpakke 3.

Tid: 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. To væsentlige årsager til forsinkelserne er dels en tidskrævende proces for myndighedsgodkendelse og hensyn til koordinering med/forsinkelser på anlæg af andre projekter, der har betydning for etableringen af det pågældende cykelprojekt. Hertil kommer, at det store antal projekter udfordrer kapaciteten i forvaltningen og dermed også i nogle tilfælde forsinker fremdriften på projekterne.

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 pakkemodellen giver både i forhold til kvalitet og økonomi.