

## Talemanuskript til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål E

---

### ***Samrådsspørgsmål E***

Stillet til transportministeren:

*Er ministeren tilfreds med byggeledelsen og fremdriften i byggeriet af Niels Bohr Bygningen? Og hvornår forventer ministeren, at byggeriet er færdigt, og hvad vil ministeren gøre for at sikre, at byggeriet er færdigt til den nye forventede dato?*

### ***Indledning***

Tak for indkaldelsen til dette samråd.

Jeg vil gerne starte med at understrege, at dette er et projekt, som jeg også selv har fulgt med både undren og vantro. Et projekt, som er løbet af sporet i et helt uhørt omfang, både når det kommer til tid og økonomi. Det er i sagens natur dybt utilfredsstillende, og jeg forstår så udmærket, at både Folketinget, pressen, Rigsrevisionen og den brede offentlighed viser interesse og stiller kritiske spørgsmål.

Før jeg forholder mig til den aktuelle status for byggeriet, vil jeg derfor også gerne kort redegøre for baggrunden for de meget betydelige problemer, projektet har haft – sådan som jeg har fået det forklaret efter at jeg selv for nylig har overtaget

projektet. Der er her tale om en opfølgning på og uddybning af de samråd og skriftlige orienteringer om projektet og dets problemer, som min forgænger har stået for.

### ***Baggrund for projektets problemer***

Det blev som bekendt tilbage i 2017 besluttet, at Vejdirektoratet skulle overtage bygherreansvaret for Niels Bohr Bygningen. Det skete på baggrund af en kritisk ekstern revisionsrapport, der bl.a. fremhævede, hvordan projektet så at sige er *født* med en række centrale problemer.

For det første var projektets tekniske kompleksitet undervurderet. Der har helt generelt nok været for stort fokus på byggeriets arkitektoniske udtryk i stedet for at sikre en hensigtsmæssig konstruktion i forhold til bygningens komplekse tekniske funktionalitet som laboratoriebyggeri.

For det andet var projektet markant underbudgetteret. Det oprindelige budget svarer, så vidt jeg forstår, vel nogenlunde til, hvad vi i dag ville vurdere, at et almindeligt kontorbyggeri i samme størrelse skulle koste. Det synes dermed åbenlyst, at et komplekst laboratoriebyggeri ikke kan bygges for den pris.

For det tredje blev der under den oprindelige projektering truffet beslutning om at reducere loftshøjderne med 30 cm.

Målet var at opnå besparelser!

Højden blev taget fra etageadskillelserne. Dette har bevirket, at de omfattende tekniske installationer i bygningen er blevet komprimeret på meget begrænset plads, og det har været medvirkende til, at det har vist sig nødvendigt at omprojektere store dele af bygningen undervejs.

Samtidig betyder komprimeringen, at de fejludbedringer, der efterfølgende har vist sig nødvendige, er vanskeligere og mere tidskrævende at udføre. Eksisterende installationer må ofte nedtages, genetableres, testes, og genidriftnes som del af udbedringsprocessen.

Beslutningen om den reducerede loftshøjde har dermed med al sandsynlighed ført til større forsinkelser og langt større omkostninger, end den besparelse, som ændringen skulle give.

For det fjerde blev der besluttet en uhensigtsmæssig udbudsstrategi. Byggeriet er udbudt i otte entrepriser, hvor entreprenørerne selv har haft til opgave at projektere og koordinere indbyrdes. Det har medført, at forsinkelser hos én entreprenør hurtigt medfører forsinkelser for flere entreprenører, hvilket i sidste ende forlænger byggetiden

markant og samtidig gør det svært at placere ansvaret for forsinkelserne.

I tillæg til disse ”medfødte” problemer, har byggeriet undervejs mødt en række ekstraordinære udfordringer.

For det første er der oplevet helt usædvanlige svigt fra entreprenører.

Det drejer sig først og fremmest om den spanske VVS- og ventilationsentreprenør Inabensa, hvis arbejder havde grænseflader til praktisk talt alle andre tekniske installationer i bygningen. Inabensas arbejder var helt usædvanligt fejlbehæftede, hvilket betød, at kontrakten blev ophævet, og at det var nødvendigt at omgøre alle ventilationsarbejderne med nye entreprenører.

Samtidig var det nødvendigt at indgå aftaler om yderligere delentrepriser, hvilket har forstærket de førnævnte problemer med koordination af arbejdet.

Et andet væsentligt svigt - som er det der fylder nu - er, at en række entreprenører har udført fejlbehæftede brandlukninger i et helt usædvanligt omfang. Brandlukninger er tætninger på alle gennemføringer af rør, ledninger, ventilationskanaler og

lignende dér, hvor de er ført igennem bygningens brandsikre vægge. Det gælder primært laboratorieafsnittene. Det har vist sig nødvendigt at omgøre i alt ca. 10.000 brandlukninger.  
10.000!

Bygningens brandlukninger har, efter hvad jeg har fået oplyst, siden april 2019 været konstateret mangelfulde og fejlbehæftede af bygherres tilsyn. Problemet er løbende blevet påtalt over for entreprenørerne. De fleste entreprenører har dog ikke villet tage ansvaret for at udbedre deres fejludførte arbejde.

Vejdirektoratet har derfor måttet lade disse fejl og mangler udbedre på entreprenørernes regning. Til denne opgave er i alt indhentet 4 specialistfirmaer.

En yderligere udfordring er, at der undervejs er besluttet en række omfattende projektændringer på baggrund af ønsker fra Københavns Universitet.

Væsentligst blev der tilbage i 2016 besluttet to større ændringer, nemlig en ændring af ventilationskanaler fra stål til PVC samt et skift af stinkskabsleverandør.

Ud over det uhensigtsmæssige i at foretage så store ændringer i et igangværende byggeri, burde bygherren i begge tilfælde have været bedre til at vurdere de reelle omkostninger ved disse store

ændringer. Det forhold har Rigsrevisionen kritiseret i sin undersøgelse af byggeriet i 2020.

Endelig er projektet også undervejs blevet udfordret af COVID19-krisen, der har medført reduceret bemanning i perioder og forsinkede leverancer.

### ***Projektets ledelse***

Der spørges til, om jeg er tilfreds med Niels Bohr Bygningens byggeledelse.

For Vejdirektoratet gælder det som bekendt, at styrelsen i november 2017 blev pålagt det allerede dengang stærkt problematiske byggeprojekt og formelt overtog det i marts 2018.

Det er overordnet mit indtryk, at Vejdirektoratet herefter har været stillet over for en særdeles vanskelig opgave, blandt andet som følge af de forhold omkring udbud og organisering af projektet samt den fysiske indretning af byggeriet, som jeg netop har redegjort for. Forhold som Vejdirektoratet ikke i nævneværdigt omfang selv har haft mulighed for at påvirke.

Derfor handler det for mig at se lige nu først og fremmest om at fokusere alle kræfter på at få færdiggjort byggeriet til

Københavns Universitet. Den opgave har jeg tillid til, at Vejdirektoratet kan komme i mål med.

Mere fundamentale ændringer omkring organiseringen af projektet vil på dette tidspunkt blot vil føre til yderligere merudgifter og forsinkelser.

Som min forgænger tidligere har meldt ud, vil der, når projektet er slut, blive foretaget en grundig evaluering af forløbet – herunder af projektledelsens og bygherrens indsats. Dette med henblik på at uddrage læring, så et forløb som dette aldrig nogen sinde gentager sig i fremtiden. Det arbejde vil jeg lægge vægt på bliver prioriteret.

### ***Tidsplan***

Jeg er ydermere blevet spurgt til byggeriets tidsplan.

På nuværende tidspunkt er cirka halvdelen af det ene bygningsafsnit taget i brug af Københavns Universitet. Det er den del af byggeriet, der primært huser undervisnings- og kontorfaciliteter.

Lige nu er det, som jeg omtalte før, udbedringen af de forkert udførte brandlukninger, der er afgørende for den forventede overdragelsesdato for resten af byggeriet. Denne opgave har vist

sig langt mere tidskrævende end forventet. Det er der en række årsager til:

For det første har entreprenørerne været lang tid om at skaffe den forudsatte bemanning. Jeg er blevet oplyst, at det skyldes mangel på arbejdskraft inden for byggeri generelt, og at der først ved slutningen af 2021 blev opnået den forudsatte bemanning. Herefter har den seneste corona-smittebølge igen skabt væsentlige bemandingsmæssige udfordringer i nogle uger hen over julen. For det andet blev det af entreprenørerne stillet i udsigt, at hver af deres montører gennemsnitligt ville kunne udbedre tre brandlukninger per dag. Den realiserede udbedringskadence har dog været langt lavere – hovedsageligt grundet de vanskelige adgangsforhold, der særligt er en konsekvens af den tidligere nævnte reducerede loftshøjde.

Forsinkelserne har betydet, at der i november 2021 blev udmeldt en udskydelse af færdiggørelsen til 1. juli 2022. Da der blandt andet er en ophedet markedssituation indenfor bygge- og anlægsbranchen og usikkerhed om COVID-19's påvirkning af bemanningen på byggeriet er der stadig risici, som skal håndteres. Men Vejdirektoratet vurderer på nuværende tidspunkt, at denne dato kan fastholdes.



Jeg kommer – projektets historik taget i betragtning – ikke til at sidde her i dag og udstede garantier for nogen dato. Det jeg kan garantere er, at der fra Vejdirektoratets side vil være fuldt fokus på, at de yderligere udfordringer, projektet måtte støde på, løses, uden at det får afgørende betydning for bygningens færdiggørelse. Og at jeg vil følge dette arbejde særdeles grundigt.

### ***Tiltag som skal sikre færdiggørelsestidspunktet***

Til sidst er jeg spurgt til, hvad jeg som minister gør for at få byggeriet færdigt.

Mit departement har i lang tid holdt et ekstra skarpt blik på netop dette byggeprojekt og har siden juni 2021 afholdt ugentlige møder med Vejdirektoratets anlægsdirektør om status for byggeriets tidsplan, overdragelse til KU og økonomi.

Formålet med disse møder har været at sikre en tidlig orientering af departementet om udviklingen i økonomi og tidsplan med henblik på orientering af både minister og Folketinget. Endvidere giver dialogen departementet mulighed for at følge Vejdirektoratets styring af projektet tæt og for at give input til løsning af projektets udfordringer.

Transportministeriets departement har løbende på møderne understreget over for Vejdirektoratet, at det har højeste prioritet at blive ved med at afsøge mulighederne for at sikre den størst mulige bemanning på arbejdet med brandlukningerne og godkendelsen af de udbedrede lukninger, så den bedst mulige fremdrift på færdiggørelsen sikres.

Dette tilsyn fra departementets side har jeg besluttet skal opretholdes frem til projektets endelige overdragelse.

Som det fremgår af min forgængers orientering til Transportudvalget fra 21. januar, har Vejdirektoratet ligeledes igangsat en række initiativer for at kunne afslutte udbedringen af byggeriets brandlukninger hurtigst muligt.

Vejdirektoratet har her involveret sig i både ledelsen af entreprenørens medarbejdere og dennes udførelse i langt højere grad, end der er normalt inden for byggeri. Som et konkret eksempel kan jeg nævne, at direktoratets anlægsdirektør i længere perioder har flyttet sin fysiske arbejdsplads til Niels Bohr Bygningen. Desuden er enkelte mandskabshold hos entreprenørerne på foranledningen af direktoratet blevet hjemsendt som følge af manglende kvalitet i udførelsen.

## **Afrunding**

Jeg vil gerne afslutte med igen at understrege, at forløbet omkring Niels Bohr Bygningen i forhold til forsinkelser og fordyrelser er i en klasse helt for sig, og at det selvfølgelig er dybt utilfredsstillende.

Som nævnt tidligere vil mit departement iværksætte en analyse af byggeriet når det står færdigt, så staten kan uddrage læringspunkter fra det. Den analyse vil være en udbygning af den eksterne revisionsrapport fra 2017 og vil også undersøge bygherrens fejl.

Her og nu mener jeg dog, at det fulde fokus skal være på at få færdiggjort byggeriet.

Det kan være svært at begribe det fulde omfang af denne byggesags kompleksitet uden selv at have været ude at få syn for sagn. Derfor skal Transportudvalgets medlemmer være mere end velkomne til at besøge og inspicere byggeriet, såfremt I måtte ønske det. Der skal i hvert fald stå en åben invitation hertil.

Endelig skal jeg bemærke, at jeg er bekendt med, at uddannelses- og forskningsministeren den 2. februar har været i samråd og i den forbindelse har redegjort for nogen af de tanker

vi i regeringen har gjort om håndteringen af sagen i forhold til Københavns Universitet. Jeg skal for så vidt angår disse spørgsmål derfor henvise til uddannelses- og forskningsministeren.

### ***Afslutning***

Tak for ordet.