



7. Principaftale med staten om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen og udvikling af Nordhavn (2014-0092333)

Der indgås en principaftale med staten om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt byudvikling af hele Nordhavn, anlæg af en Nordhavnstunnel og mere metro i Nordhavn.

Indstilling og beslutning

Indstilling om,

1. at den i bilag 1 vedlagte principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen godkendes,
2. at de i budgetaftalen for 2014 afsatte 2 mia. kr. til metro til Sydhavn indskydes i Metroselskabet i 2014, hvoraf 0,2 mia. kr. allerede indgår i budget 2014 på Økonomiudvalgets bevilling på finansposter i 2014. Der skal derfor afsættes yderligere 1,8 mia. kr. i 2014 (pl 2014) på Økonomiudvalgets bevilling, jf tabel 1 bevillingsmæssige konsekvenser,
3. at der gives instruks til kommunens nuværende og kommende bestyrelsesmedlemmer i By & Havn og Metroselskabet I/S om, at disse skal stemme for de nødvendige tiltag, fx vedtægtsændringer eller investeringsbeslutninger, i forbindelse med implementeringen og gennemførelsen af principaftalens indhold,
4. at Økonomiforvaltningen får mandat til, på Københavns Kommunes vegne, at gennemføre de ændringer, som principaftalen medfører, fx i By & Havns stiftelsesdokumenter, vedtægter og interessentkontrakt.

(Økonomiudvalget)

Problemstilling

Københavns Kommune har udtrykt ønske om, at Cityringen udvides med en metrolinje til Ny Ellebjerg via Sydhavn. Borgerrepræsentationen har således i budget 2014 afsat 2 mia. kr. til metro til Sydhavn. Staten har ikke afsat midler til en Sydhavnsmetro.

Staten har i stedet tilbudt at overdrage 40 procentpoint af sin ejerandel i By & Havn til Københavns Kommune, hvis kommunen vil bygge en metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen. Værdien af de 40 procentpoint af By & Havn kompenserer således for et direkte statsligt indskud til Sydhavnsmetoen, under forudsætning af, at hele Nordhavnen byudvikles.

Løsning

Det indstilles til Borgerrepræsentationen, at den i bilag 1 vedlagte principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen godkendes.

Godkendelsen betyder, at Metroselskabet vil gå videre med projektering og anlæg af en Sydhavnsmetro, hvor den første del er et afgreningskammer.

Den påtænkte metro til Sydhavn er en variant af scenario E fra "Udredning af metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen" hvor stationerne etableres som traditionelle dybe stationer, bortset fra Ny Ellebjerg stationen, som afsluttes i terræn. Anlægsomkostningerne forventes brutto at udgøre 6.636 mio. kr. (pl 2014) (8.626 mio. kr. med 30 pct. reserve (pl 2014)). Restfinansieringsbehovet efter passagerindtægter og forrentning af indskud i 2014 er 3.900 mio. kr. (5.591 mio. kr. med 30 pct. reserve). Da beslutningen om en Sydhavnsmetro først foretages i år, forventes det, at færdiggørelsen af en sydhavnsmetro tilsvarende forskydes til 2023/24.



Principaftalen omhandler endvidere, hvordan Sydhavnsmetroen finansieres af Københavns Kommune og inddirekte af staten ved statens overdragelse af 40 procentpoint af ejerskabet af By & Havn til Københavns Kommune.

Den videre byudvikling af Nordhavn samt By & Havns øvrige forretningsområder viser, at der er en merværdi i By & Havn på 5 til 6 mia. kr, jf. den i bilag 2 vedlagte rapport fra Deloitte. Staten vil overdrage 40 procentpoint af sit ejerskab til By & Havn til Københavns Kommune, hvis kommunen beslutter at bygge en metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen, anlægge en Nordhavnetunnel og byudvikle hele Nordhavnen, som et indirekte indskud til en Sydhavnsmetro. Statens bidrag til

sydhavnsmetroen erlægges dermed indirekte ved at overdrage 40 procentpoint af statens ejerandel i By & Havn til Københavns Kommune, som herefter anvender værdierne i By & Havn til at finansiere statens bidrag samt korrektionsreserven.

Staten og kommunens vurdering af værdien af By & Havn er baseret på, at parterne sikrer en fortsat byudvikling af Nordhavnen, hvor kommunen sikrer den nødvendige infrastruktur ved en fremtidssikring af Nordhavnsvejen i 2014/2016 og en videreførelse af Nordhavnvejen i en Nordhavnstunnel på samlet 2,1 mia. kr. inklusiv en korrektionsreserve på 50 pct.

By & Havn finansierer anlægsomkostningerne til fremtidssikring af Nordhavnsvejen i 2014-2016 samt Nordhavnstunnellen, som efter den af By & Havn forventede byudvikling først er nødvendig i 2029. Fremtidssikringen anlægges af Københavns Kommune som en videreførelse af de nuværende anlægsarbejder og kontrakter på Nordhavnsvejen. Københavns Kommune mellefinansierer anlægsopgaven på forventet 345 mio. kr. pr 2014, som efterfølgende refunderes af By & Havn.

By & Havn forventes først at betale til Nordhavnstunnelen, når projekteringen og anlægsarbejderne påbegyndes. Korrektionstillægget tilbageholdes i By & Havn til udbetaling, hvis det bliver nødvendigt. Ydermere finansierer By & Havn mere metro i Nordhavnen i takt med, at byudviklingen nødvendiggør flere stationer end de 2 stationer, som allerede er besluttet i Nordhavn. Staten og Københavns Kommune har ikke lagt sig fast på nogen konkret linjeføring af mere metro i Nordhavn, men staten og kommunen konstaterer, at By & Havn i selskabets langtidsbudget har afsat 1 mia. kr. pr 2014 til mere metro i Nordhavn. Af principaftalen fremgår det at der er afsat 1,5 mia. kr. Forskellen vedrører en potential opfyldning og byudvikling af en ny holm i Nordhavnen inklusiv metrobetjening. Da en ny holm kræver yderligere lov- og opfyldningstilladelser, er Deloitte rapporten korrigeret således, at den ekstra holm inklusiv metro ikke indgår.

Det er endvidere aftalt, at staten på Københavns Kommunes vegne vil påtage sig bygherreopgaven forbundet med anlæggelse af en Nordhavnstunnel, da staten har erfaring og indsigt i anlæg af store vej-tunnelprojekter.

Herudover skal Københavns Kommune bidrage til Sydhavnsmetroen med et direkte indskud på 2 mia. kr. i 2014 til Metroselskabet I/S, mens By & Havn skal bidrage med det resterende restfinansieringsbehov for Sydhavnsmetroen, jf. ovenstående. Herudover reserverer By & Havn også en korrektionsreserve på 30 pct. til finansiering af Sydhavnsmetroen.

Staten bidrager endvidere direkte til Sydhavnsmetroen ved at finansiere halvdelen af afgreningskammeret til Sydhavnsmetroen, svarende til 263 mio. kr. inklusiv korrektionsreserve (pr 2014). Ligesom for kommunens andel indskydes reserven kun, hvis den er nødvendig.

Der er endnu ikke fastlagt en proces for den formelle implementering af principaftalens punkter, men det er Økonomiforvaltningens forventning, at de krævede lovændringer først vil blive vedtaget i Folketingssamlingen 2014/2015, sideløbende hermed vil Økonomiforvaltningen, sammen med Transportministeriet, ændre i interessentkontrakten, vedtægter og eventuelle øvrige selskabsdokumenter vedrørende By & Havn. Dette betyder, at Økonomiforvaltningen ikke forventer, at den nye lovgivning er på plads før slutningen af 2014 og måske først i 2015, hvilket bl.a. bevirker, at Københavns Kommune ikke kan indsætte et 4. bestyrelsesmedlem, før lovgivningen er ændret, da

bestyrelsespostfordelingen er en del af den gældende lov. Herud over forventes det, at Transportministeriet også skal udarbejde anlægslove for metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen, Nordhavnstunnellen og på sigt for Mere metro i Nordhavn.

Principaftalens indhold skal efter Borgerrepræsentationens godkendelse implementeres i vedtægter og interesentkontrakter, samt eventuelt øvrige selskabsdokumenter i By & Havn eller Metroselskabet, jf. ovenstående. Økonomiforvaltningen indstiller derfor, at Økonomiforvaltningen får mandat til at gennemføre de ændringer, som principaftalen nødvendiggør samt at der gives instruks til kommunens bestyrelsesmedlemmer i By & havn og Metroselskabet I/S om at de også i de respektive selskaber skal stemme for de nødvendige ændringer og tiltag for at implementer principaftalen og gennemfører de forskelle anlægsopgaver (med undtagelse af formanden for By & Havn I/S, hvor der ikke er instruktionsbeføjelse).

Økonomi

I budget 2014 er der allerede afsat 200 mio. kr. til metro til en Sydhavnsmetro. Med principaftalen indgås der aftale om, at Københavns Kommunes fulde bidrag på 2 mia. kr. indbetales til Metroselskabet i 2014. Økonomiudvalget får bevilling til også at udmønte de resterende 1,8 mia. kr. i 2014 af de i alt 2 mia. kr., som indgik i budgetaftalen for 2014, med mellemfinansiering på kassen. Kassen kompenseres i stedet via den årlige opsparing på 225 mio. kr., som var tiltænkt Sydhavnsmetroen.

Tabel 1. Bevillingsmæssige konsekvenser

Udvalg	Aktivitet/projekt	Bevilling (nr. og navn)	Funktion	Beløb i 1.000 kr. (2014 p/l)
				2014
ØU	Indskud i Metroselskabet I/S	Finansposter	08.22.05.5 kassen	-1.800.000
ØU	Indskud i Metroselskabet I/S	Finansposter	8.32.21.5, Indskud i aktier og andelsbeviser	1.800.000
I alt	-	-	-	0

ØU = Økonomiudvalget

Herudover reguleres egenkapitalen i By & Havn på Økonomiudvalgets balance, konto 9.32.21.5 med -1,7 mia. kr. i forbindelse med overtagelsen af 40 procentpoint yderligere ejerskab i By & Havn. Dette har modpost i en tilsvarende nedsættelse af kommunens egenkapital.

Bevillingen til fremtidssikringen af Nordhavnsvejen vil indgå i en særskilt indstilling fra Teknik- og Miljøforvaltningen til Teknik- og Muljødvalget, inklusiv indtægtsbevilling til at modtage finansieringsbidrag fra By & Havn.

Det bemærkes endvidere, at det af principaftalen fremgår, at de i aftalen beskrevne infrastrukturprojekter ikke er omfattet af det kommunale anlægsloft.

Økonomiforvaltningen har i bilag 3 opstillet en tabel med principaftalens investeringsomfang henholdsvis uden og med korrektionsreserver, jf. statens principper for ny anlægsbudgettering.

Ydermere vil Økonomiforvaltningen fremadrettet anvende Deloitte's rapporten og dens forudsætninger, som baselinie for henholdsvis Københavns Kommunes udvikling af By & Havns arealer m.m. (fx Nordhavn og Ørestad) samt for den selskabsmæssige udvikling i By & Havn. Baselinie relationen kan vedrører kommunale forhold, fx planforhold, som afviger fra Deloitte-rapportens antagelser eller selskabsforhold, fx byggemodningsomkostninger, realrente niveau, som afviger fra baselinie antagelserne. Afvigelse kan enten have negative eller positive konsekvenser for By & Havn og dermed indirekte for Københavns Kommune, som 95 pct. ejer.

Videre proces

Hvis Borgerrepræsentationen tiltræder indstillingen, vil Økonomiforvaltningen meddele staten, at Københavns Kommune har tiltrådt aftalen. Det samme meddeles By & Havn og Metroselskabet.

Herudover vil Økonomiforvaltningen gå videre med at gennemføre de nødvendige ændringer i selskabsdokumenter og aftaler for at implementere principaftalen, samt overføre betalingen på 2 mia. kr. til Metroselskabet. Metroselskabet kan dermed også påbegynde detailprojekteringen af Sydhavnsmetroen inkl. et afgreningskammer.

Sideløbende med nærværende indstilling vil Teknik- og Miljøforvaltningen indstille, at der bygges en fremtidssikring af Nordhavnsvejen.

Økonomiforvaltningen skal endvidere forestå proces for VVM håndtering af metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen, Økonomiforvaltningen vil i den forbindelse fremlægge en indstilling til Borgerrepræsentationen herom. Vedrørende planlægning af Nordhavnstunnel og VVM for Mere metro i Nordhavn vil Økonomiforvaltningen hurtigst muligt fremlægge indstillinger om det videre arbejde i relation til planlægningen såvel som VVM. VVM processen vil blive håndteret i samarbejde med Teknik- og Miljøforvaltningen.

Ved implementeringen af principaftalen overtager Københavns Kommune 40 procentpoint mere i ejerandel af By & Havn, i den forbindelse er det aftalt, at staten afstår én bestyrelsespost, samt at Københavns Kommune får én ekstra bestyrelsespost i By & Havn. Københavns Kommune skal således foretage en udpegning af et 4. bestyrelsesmedlem til By & Havn. Økonomiforvaltningen indstiller en udpegningssag når lovgrundlaget for et 4. bestyrelsesmedlem er på plads.

Claus Juhl

/Bjarne Winge

Oversigt over politisk behandling

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at den i bilag 1 vedlagte principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen godkendes,

2. at de i budgetaftalen for 2014 afsatte 2 mia. kr. til metro til Sydhavn indskydes i Metroselskabet i 2014, hvoraf 0,2 mia. kr. allerede indgår i budget 2014 på Økonomiudvalgets bevilling på finansposter i 2014. Der skal derfor afsættes yderligere 1,8 mia. kr. i 2014 (pl 2014) på Økonomiudvalgets bevilling, jf tabel 1 bevillingsmæssige konsekvenser,
3. at der gives instruks til kommunens nuværende og kommende bestyrelsesmedlemmer i By & Havn og Metroselskabet I/S om, at disse skal stemme for de nødvendige tiltag, fx vedtægtsændringer eller investeringsbeslutninger, i forbindelse med implementeringen og gennemførelsen af principaftalens indhold,
4. at Økonomiforvaltningen får mandat til, på Københavns Kommunes vegne, at gennemføre de ændringer, som principaftalen medfører, fx i By & Havns stiftelsesdokumenter, vedtægter og interessentkontrakt.

Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 10. juni 2014

Indstillingen blev anbefalet over for Borgerrepræsentationen uden afstemning.

Beslutning

Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 18. juni 2014

Socialdemokraterne, Enhedslisten, Radikale Venstre, Liberal Alliance, Venstre, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti fremsatte følgende ændringsforslag om tilføjelse af et ekstra at-punkt:

”Borgerrepræsentationen pålægger Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen hurtigst muligt at udarbejde et beslutningsgrundlag for anlæg af Nordhavnstunnelen, så den kan etableres i umiddelbar forlængelse af etableringen af afgangskammeret fra Nordhavnsvej. De økonomiske konsekvenser heraf, herunder for business casen, skal fremgå af beslutningsgrundlaget. Beslutningsgrundlaget skal også indeholde løsningsforslag for lystbådehavnen i Svanemøllebugten”

Det fremsatte ændringsforslag om tilføjelse af et ekstra at-punkt blev godkendt med 47 stemmer imod 0. Ingen medlemmer undlod at stemme.

Indstillingen blev herefter godkendt uden afstemning.

Enhedslisten afgav følgende protokolbemærkning:

”Enhedslisten stemmer for aftalen med regeringen fordi aftalens elementer om metro til Sydhavnen, yderligere stationer på Nordhavnsmetroen og en tunnel til containerterminalerne er i klar forlængelse af den politik, Enhedslisten tidligere har fremført.

Men Enhedslisten har også bekymringer. De økonomiske aspekter i aftalen er uklare, idet København med aftalen påtager sig en meget stor gæld gennem det næsten totale ejerskab af By & Havn. Enhedslisten er principielle modstandere mod at anvende ejendomsspekulation som grundlag for at finansiere udbygningen af kollektiv transport, hvorfor vi i det kommende arbejde vil arbejde for at salget af grunde også understøtter målet om en grøn og social byudvikling.

Desuden anser vi det for vigtigt:

- at letbaner er de næste skridt i udbygningen af den kollektive trafik i København, og at linjen ad Frederikssundsvej bliver første banelinje
- at metroen til Sydhavnen skal kunne udbygges med en letbane til Hvidovre Hospital og den af regionen projekterede letbanelinje
- at der i By & Havn og Metroselskabet anvendes sociale klausuler
- at By & Havns grunde i videst muligt omfang sælges til almene boliger
- at der opstilles mål for grønne og rekreative områder i Nordhavnen, således at byens mål om klima, miljø og grøn udvikling understøttes, og at omfanget af grønne, rekreative områder samlet i København følger befolkningsudviklingen
- at By & Havn også i sin administration skal anse vandarealerne for et fælles gode, hvor non-profit-aktører skal kunne lave aktiviteter
- at der i byudviklingen af Nordhavn skal sikres menneskelige dimensioner i arkitektur og byrum, og at der ud over grønne og rekreative arealer også kan etableres områder til mindre erhverv eller kommunal produktion.

Enhedslisten bemærker endelig, at en tilslutning til containerhavnstunnelen ikke er en tilslutning til planerne om en havnetunnel. Vi konstaterer, at containerhavnstunnelen er en forudsætning for at byudvikle de ydre dele af Nordhavn og vil give Indre By og Østerbro en dæmpning af især den tunge trafik, hvilket Enhedslisten anser for yderst vigtig.”

Bilag

Bilag 1 - Principaftale om Sydhavnsmetro

Bilag 2 - Deloitte rapport maj 2014

Bilag 3 - Principaftalens investeringer

Bilag 4 - Orientering om pressens omtale af parternes vurdering af By & Havn i principaftalen om Metro til Ny Ellebjerg samt udbygning af Nordhavn