

13. Metroselskabets indgåelse af kontrakter vedr. Cityringen (2010-172437)

Metroselskabet I/S har den 24. november 2010 bedt Københavns Kommune, Transportministeriet og Frederiksberg Kommune om at godkende det økonomiske grundlag for indgåelse af de første store kontrakter for Cityringen. Det fremgår af § 5 i ”Lov om en Cityring”, at ejernes godkendelse skal indhentes, inden kontrakterne kan indgås.

INDSTILLING OG Beslutning

Indstilling om,

1. at Metroselskabets ”Indstilling til Metroselskabets interessenter om godkendelse af det økonomiske grundlag for indgåelse af de første store kontrakter for Cityringen” godkendes, herunder at Metroselskabet indgår kontrakt med de vindende entreprenører Copenhagen Metro Team (Salini Construttori, Tecnimont og S.E.L.I) og Ansaldo STS om anlæg og drift af Cityringen jf. § 5 stk. 2 i ”Lov om en Cityring”,
2. at det samlede anlægsbudget for Cityringen på 21,3 mia. kr. (2010-priser) godkendes samt det forventede tilbagebetalingstidspunkt af Metroselskabets gæld (2059), og at dette er udgangspunktet for, hvornår ændringer i Metroselskabets økonomi skal forelægges interessenterne, hvilket skal ske, hvis anlægsbudgettet forøges med mere end 3 pct., eller tilbagebetalingstiden forlænges med mere end 2 år,
3. at det godkendes, at Metroselskabet kan indgå i finansieringen af forbedret adgang til Nørreport Station som beskrevet i aftalen ”Bedre Mobilitet” af den 26. november 2010 mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance, samt
4. at de anlægstekniske justeringer godkendes, som indgår i Metroselskabets indstilling, herunder udeladelsen af sporskiftekammeret ved Halmtorvet.

(Økonomiudvalget)

Problemstilling

Københavns Kommune, Transportministeriet og Frederiksberg Kommune skal i henhold til ”Lov om en Cityring” godkende Metroselskabets valg af tilbud og entreprenør på Cityringen, før Metroselskabet kan indgå de første store kontrakter om anlæg og drift af Cityringen. Der er ligeledes fastlagt rammer for, hvornår ændringer i projektets økonomi skal godkendes af interessenterne, hvilket skal ske, hvis anlægsbudgettet forøges med mere end 3 pct., eller tilbagebetalingstiden forlænges med mere end 2 år.

Metroselskabet har gennemført udbud af Cityringen, hvilket har resulteret i et samlet anlægsbudget på 21,3 mia. kr. (2010-priser), jf. bilag 1 ”Indstilling til Metroselskabets interessenter om godkendelse af det økonomiske grundlag for indgåelse af de første store kontrakter for Cityringen”. Dette er en forøgelse i forhold til det oprindelige anlægsbudget, som var på 17,6 mia. kr. (2010-

priser). Forøgelsen af anlægsbudgettet går udover de fastsatte tærskelværdier og skal derfor godkendes af interessenterne, det vil sige Københavns Kommune, staten (v/ Transportministeriet) og Frederiksberg Kommune, jf. ”Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S”.

Samtidig med den gennemførte udbudsproces har Metroselskabet opdateret sine passagerprognoser og sit indtægtsbudget til brug for et fornyet langtidsbudget.

Løsning

Metroselskabet kan - trods det forøgende anlægsbudget på i alt 21,3 mia. kr. - gennemføre etableringen af Cityringen med de midler, som Metroselskabet blev tilført ved selskabets stiftelse. Metroselskabets gæld forventes at være tilbagebetalt i 2059, hvilket er 41 år efter Cityringens åbning i 2018.

Til sammenligning kan det bemærkes, at gælden i A/S Storebælt forventes tilbagebetalt 31 år efter åbningen, og gælden i A/S Øresund forventes tilbagebetalt 47 år efter anlæggets åbning.

I det oprindelige langtidsbudget var der forventet en rente på 6 pct. p.a., men nu er Metroselskabet i stand til at afdække 2/3-del eller mere af selskabets maksimale gæld til en rente på godt 3,6 pct. p.a.. Renteafdækningen betyder, at Metroselskabet fastlåser gælden på det nuværende renteniveau mange år frem tiden og opnår en rentebesparelse i forhold til, hvad der var forudsat i budgetterne. Den lavere rente betyder, at Metroselskabet ’sparer’ 2,1 mia. kr. i renteomkostninger. Desuden vil Metroselskabet optage lån i forbindelse med indgåelsen af kontrakterne, som med det nuværende lave renteniveau giver mulighed for en yderligere rentebesparelse på 0,9 mio. kr. Samlet set er Metroselskabets rentebyrde i projektets levetid reduceret med ca. 3 mia. kr. (nutidsværdi).

Metroselskabet kan således håndtere en forøgelse af Cityringens anlægsgudgifter uden at få tilført ny kapital ved at udnytte det historisk lave renteniveau, da det har vist sig, at renteniveauet i dag er klart lavere end den forventede rente, der blev kalkuleret med i Metroselskabets oprindelige langtidsbudget. Konklusionen er, at Metroselskabet - som følge af færre finansieringsomkostninger - kan nøjes med at forlænge tilbagebetalingstiden med 2 år fra 2057 til 2059.

Trafikprognose og langtidsbudget

Metroselskabet har sideløbende med udbuddet af anlæg og drift af Cityringen opdateret selskabets langtidsbudget. Dette er blandt andet sket på baggrund af en opdateret trafikprognose samt vurderinger af de fremtidige billetindtægter. Disse beregninger viser beskedne, men positive ændringer på Metroselskabets indtægtsside.

Ved Cityringens åbning i 2018 forventes ca. 235.000 påstigende passagerer pr. hverdagsdøgn. Trafikprognosen viser, at det samlede metrosystemet vil have 131 mio. passagerer årligt, når passagerne har vænnet sig til at benytte Cityringen. Det er 6 pct. færre passagerer end i det hidtidige langtidsbudget. Samtidig forventer Metroselskabet en stigning i indtægten pr. passager, således at de samlede årlige indtægter er højere end tidligere beregnet. Desuden er de samlede driftsomkostninger til Metroen blevet lidt lavere. Disse ændringer giver samlet set plads til en forøgelse af anlægssomkostningerne med ca. 0,2 mia. kr.

Udbudsprocessen og anlægstekniske justeringer

De første tilbud på de udbudte kontrakter lå ca. 7 mia. kr. over det godkendte anlægsbudget. Det er imidlertid lykkedes i en intensiv forhandlingsproces og ved identifikation af en række besparelser at

få de vindende bud nedbragt til et niveau, som ligger 2,9 mia. kr. over anlægsbudgettet i Metroselskabets dispositionsforslag.

Udover denne forhøjelse af anlægsprojektet har der vist sig enkelte yderligere forøgelser på i alt ca. 0,3 mia.kr., bl.a. som følge af maksimumbudget for de arkæologiske undersøgelser og udgifter til deponering af jord og håndtering af jordforurening. Det samlede anlægsbudget er herefter på 21,3 mia.kr. i 2010 priser, hvilket er 3,2 mia.kr højere end det godkendte anlægsbudget, men fortsat indenfor den fastsatte usikkerhedsmargin på 22,2 mia.kr.

Som følge af Metroselskabets forhandlinger med tilbudsgiverne og det fortsatte arbejde med at optimere Cityringen, indgår der nu en række justeringer af projektet og optioner i de tilbud Metroselskabet har modtaget.

Myndighedsbehandlingen er blevet særskilt behandlet i udbuddet og forhandlingerne, idet selskabet har lagt vægt på, at placere risiko hos den part der har størst mulighed for at påvirke udfaldet. En af justeringerne i projektet vedrører derfor ansvarsfordelingen mellem Metroselskabet og entreprenørerne / konsortiet. Metroselskabet har påtaget sig ansvaret i forbindelse med myndighedsbehandling af anlægget og bygningsregistrering. Økonomiforvaltningen vurderer, at denne ansvarsfordeling er fornuftig og således ikke vil pålægge selskabet betydelige udgifter.

Andre justeringer vedrører konkrete fysiske og tekniske forhold. Det gælder blandt andet en option om lempelse af de forudsatte restriktioner for støj i forbindelse med udførelsen af anlægsarbejderne, herunder de særlige restriktioner for at arbejde om natten på udvalgte 4 stationer/arbejdspladser. En sådan lempelse forventes at medføre kortere perioder med de mest støjbelastende aktiviteter på de pågældende byggepladser og vil dermed begrænse perioden med gener, således at den samlede belastning ikke forventes øget. Besparelsen ved denne option er opgjort til ca. 130 mio. kr. og er indregnet i anlægsbudgettet. Dispensation fra de generelle støjkrav og begrænsninger vil skulle håndteres af de relevante miljømyndigheder. I hvilket omfang disse vil kunne imødekommes vil blive afklaret i den videre proces med de relevante myndigheder, dvs. Københavns- og Frederiksberg Kommunes miljøafdelinger med dertilhørende politisk behandling.

I det nye anlægsbudget er sporskifteammeret ved Halmtorvet / Sønder Boulevard udeladt. På grund af en jordforurening under det tidligere Vestre Gasværk ville gennemførelse af anlægget med den forudsatte udførelsesmetode give uacceptable arbejdsmiljøforhold. Den ændrede løsning indebærer desuden en justering af placeringen af skakten på Sønder Boulevard samt som en midlertidig konsekvens udeladelse af arbejdspladsen på Halmtorvet og en justering af placeringen af arbejdspladsen på Sønder Boulevard. Udeladelse af arbejdspladsen ved Halmtorvet betyder, at naboerne her ikke længere berøres af anlægsarbejdet, mens den justerede placering af arbejdspladsen på Sønder Boulevard vil berøre lidt flere naboer ved den ene ende af arbejdspladsen og lidt færre ved den anden.

Udeladelsen af sporskifteammeret har kun marginal indflydelse under normal drift af Cityringen. I visse situationer med uregelmæssig drift vil det være vanskeligere at genoprette normal drift. Metroselskabet tager højde for dette gennem justeringer i kontrakten om drift- og vedligehold af Cityringen.

Adgangsforhold til Nørreport Station (transfertunnel)

På Nørreport Station er der i dag ingen direkte adgang fra gadeplan til transfer-tunnelen, og passagerer kan kun få adgang til tunnelen via Metrostationen eller via nedgang fra S-tog og regionaltog. En forlængelse af transfertunnelen og etablering af nedgang fra gågadeområdet vil

kunne skabe bedre flow i passagerstrømmen til og fra S-tog, regionaltog og Metro.

I aftalen "Bedre mobilitet" af 26. november 2010 af den 26. november 2010 mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance er det besluttet at forbedre adgangsforholdene på Nørreport Station. Finansieringen hertil tilvejebringes ved, at DSB's pulje til bedre adgang til stationer bidrager med 50 mio. kr., og Metroselskabet bidrager med 50 mio. kr.

Metroselskabet har i brev af 26. november 2010 (bilag 3) oplyst, at en transfertunnel vil øge adgangen til metrostationen markant, og at der i Cityringens budget er reserveret 25 mio. kr. til at bidrage til tunnelen. Metroselskabets bestyrelse vil på selskabets bestyrelsesmøde den 16. december 2010 træffe endelig beslutning om Metroselskabets bidrag til transfertunnelen på 50 mio. kr.

Økonomi

Ændringen af Metroselskabets anlægsbudget og indgåelse af kontrakter har ingen umiddelbare økonomisk virkning for Københavns Kommune. Metroselskabet kan - trods det forøgede anlægsbudget på i alt 21,3 mia. kr. - gennemføre etableringen af Cityringen med de midler, som Metroselskabet blev tilført ved stiftelsen. Selskabets gæld forventes tilbagebetalt i 2059, hvilket vil sige 41 år efter Cityringens åbning i 2018.

Af 'Lov om Metroselskabet I/S og arealudviklingselskabet I/S' fremgår det, at Metroselskabet kan optage lån til finansiering af selskabets aktiviteter. Metroselskabet har indgået aftaler med Transportministeriet, Finansministeriet og Nationalbanken om retningslinierne for selskabets låntagning og finansielle transaktioner. Finansministeriet har godkendt den renteafdækning, der indgår i Metroselskabets langtidsbudget.

For Københavns Kommune er det en forudsætning, at Indenrigs- og Sundhedsministeriet fortsat er indstillet på at give dispensation fra reglerne i den kommunale lånebekendtgørelse for så vidt angår Metroselskabets låntagning og finansielle transaktioner.

Videre proces

Metroselskabet vil indgå kontrakt med de valgte entreprenører, når der ligger en godkendelse fra Metroselskabets interessenter. Med henblik på at fastholde tidsplanen for åbningen af Cityringen i 2018 og for at sikre at den nævnte optagelse af lån til forudbetaling i forbindelse med kontraktunderskrift kan ske til den nuværende lave rente, forventes kontrakterne underskrevet inden udgangen af 2010.

Claus Juhl

/Anne Skovbro

Oversigt over politisk behandling

Metroselskabet I/S har den 24. november 2010 bedt Københavns Kommune, Transportministeriet og Frederiksberg Kommune om at godkende det økonomiske grundlag for indgåelse af de første store kontrakter for Cityringen. Det fremgår af § 5 i ”Lov om en Cityring”, at ejernes godkendelse skal indhentes, inden kontrakterne kan indgås.

INDSTILLING OG Beslutning

Økonomiforvaltningen indstiller, at Økonomiudvalget over for Borgerrepræsentationen anbefaler,

1. at Metroselskabets ”Indstilling til Metroselskabets interessenter om godkendelse af det økonomiske grundlag for indgåelse af de første store kontrakter for Cityringen” godkendes, herunder at Metroselskabet indgår kontrakt med de vindende entreprenører Copenhagen Metro Team (Salini Construttori, Tecnimont og S.E.L.I) og Ansaldo STS om anlæg og drift af Cityringen jf. § 5 stk. 2 i ”Lov om en Cityring”,
2. at det samlede anlægsbudget for Cityringen på 21,3 mia. kr. (2010-priser) godkendes samt det forventede tilbagebetalingstidspunkt af Metroselskabets gæld (2059), og at dette er udgangspunktet for, hvornår ændringer i Metroselskabets økonomi skal forelægges interessenterne, hvilket skal ske, hvis anlægsbudgettet forøges med mere end 3 pct., eller tilbagebetalingstiden forlænges med mere end 2 år,
3. at det godkendes, at Metroselskabet kan indgå i finansieringen af forbedret adgang til Nørreport Station som beskrevet i aftalen ”Bedre Mobilitet” af den 26. november 2010 mellem regeringen (Venstre og De Konservative), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance, samt
4. at de anlægstekniske justeringer godkendes, som indgår i Metroselskabets indstilling, herunder udeladelsen af sporskiftekammeret ved Halmtorvet.

Økonomiudvalgets beslutning i mødet den 7. december 2010

Indstillingen blev anbefalet.

Mikkel Warming (Ø) afgav følgende protokolbemærkning: ”Enhedslisten er bekymret for prisudviklingen i Metrokontrakterne, og forudsætter at den eksplosive prisstigning på metroens 1. & 2. etape ikke gentager sig på cityringen. Enhedslisten finder det derudover naturligt, at kommunen som del af godkendelsen af kontrakterne stiller krav om at

- såvel hoved- samt underentreprenører antager lærlinge
- kædeansvar (i en eller anden form), så entreprenøren hæfter for underentreprenører

- gennemsigtighed i løn og ansættelsesvilkår, så Kommunen og/eller metroselskabet og fagforeninger har adgang til lønsedler og ansættelseskontrakter.

Disse krav vil blive formuleret som konkrete ændringsforslag i forbindelse med behandlingen af sagen i Borgerrepræsentationen.”

bilag

[1 - Indstilling om godkendelse af Metroselskabets kontrakter vedrørende Cityringen](#)

[2 - Pressemeddelelse vedrørende udbud af Cityringen](#)

[3 - Finansiering af transfertunnel på Nørreport Station](#)

