



# Kontraktunderskrivelse på Sydhavnsmetroen Q&A

## Spørgsmål>< svar

### **Q: Hvem har vundet kontrakterne på Sydhavnsmetroen?**

A: Det har TUNN3L JV (HOCHTIEF Infrastructure GmbH og VINCI Construction Grands Projects) samt JV (Rhomborg Bahntechnik GmbH og EFACEC Engenharia e Sistemas, S.A.). TUNN3L JV skal anlægge to gange 4,5 kilometer tunneler samt de fem underjordiske metrostationer Havneholmen, Enghave Brygge, Sluseholmen, Mozarts Plads og Ny Ellebjerg. JV skal lægge spor og skinner samt installere teknik. Tog og transportsystem har ikke været udbudt, da Sydhavnsmetroen er en forlængelse af linjen M4 fra Nordhavn, så tog og styresystem leveres af Ansaldo STS.

### **Q: Hvad koster Sydhavnsmetroen?**

A: Den samlede pris er på 9,1 mia. kr. inklusiv 30 procents reserve i 2017-priser. 10 procent af reserven placeres hos Metroselskabet.

### **Q: Hvad får samfundet for de mange penge, det koster at anlægge metro i Sydhavnen?**

A: Helt præcist to gange 4,5 kilometer tunneler og fem nye underjordiske metrostationer. De nye kvarterer, Havneholmen, Enghave Brygge og Sluseholmen, og det gamle arbejderkvarter ved Mozarts Plads bliver koblet på metronettet og dermed med resten af hovedstaden. Hertil kommer en gevaldig opgradering af Ny Ellebjerg station, som kommer til at aflaste København H, hvor der er kapacitetsmæssige udfordringer. Så med Sydhavnslinjen opgraderer man på én gang den eksisterende infrastruktur samtidig med, at man anlægger helt ny infrastruktur. Det vil være et stort løft til mobiliteten syd for København. Endelig har vi takket være støtte fra Statens Kunstfond, Det Obelske Familiefond og Villum Fonden fået mulighed for at installere store kunstværker integreret i metrostationerne på Sydhavnslinjen.

### **Q: I har tidligere skrevet, at Sydhavnsmetroen ville åbne i 2023. Hvad skyldes, at det er rykket til 2024?**

A: Vi har i tidsplanen taget hensyn til, at der skal kunne køre tog på København-Ringstedbanen, mens vi bygger. Vi vil også ombygge Ny Ellebjerg Station, så der bliver skabt endnu bedre skiftemuligheder, og så stationen bliver bundet bedre sammen, end den er i dag. Det er vigtige hensyn at tage for de mange, der i dag rejser med kollektiv transport. Derfor har vi lagt de hensyn ind i planlægningen sammen med entreprenøren og fastlagt åbningstidspunktet til medio 2024.

### **Q: Hvorfor er det så dyrt at anlægge metro i forhold til letbane?**

A: Det er ganske enkelt dyrt at bygge under jorden i forhold til at anlægge i terræn. Det er smart at få trafikken ned under jorden, men det er væsentligt dyrere at anlægge en underjordisk metrolinje end at anlægge en letbane. Så det handler om at anlægge en metro, hvor det kan betale sig – og det er typisk i storbyer som København, hvor der er et stort passagerpotentiale.

I forhold til budgettet på eksempelvis Cityringen er det desuden værd at hæfte sig ved, at der i budgettet på Sydhavnsmetroen er indeholdt en reserve på 30 procent. Det er i overensstemmelse med de nye retningslinjer, staten har fastlagt med ny anlægsbudgettering.

### **Q: Fravalgte I CMT pga. de problemer, der har været på byggeriet af Cityringen?**

A: Nej. Vi har valgt TUNN3L JV til, fordi de samlet set gav det bedste tilbud ud fra de parametre, vi havde sat op i forbindelse med udbuddet. Når man udbyder store anlægsprojekter som Sydhavnsmetroen, findes vinderne ud fra nogle helt formelle parametre, som gælder for alle bydere. Vi har haft en god forhandlingsproces og har fået højt kvalificerede bud fra alle bydere.



**Q: På Cityringen har I haft store problemer med arbejdsmiljø, og flere firmaer har betalt rekordmange penge i bod for lønsnyd. Hvad vil I gøre for at undgå lignende problemer på Sydhavnsmetroen?**

A: Vi har styrket sanktionsmulighederne i klausulerne, så vi har nogle værktøjer i form af sanktioner, hvis der er brud på de krav, vi stiller om eksempelvis løn- og arbejdsforhold samt antallet af lærlinge.

**Q: Cityringen er blevet både forsinket og dyrere end oprindeligt planlagt. Hvad er jeres forventning til at overholde tid og pris på Sydhavnsmetroen?**

A: Det er rigtigt, at Cityringen er otte procent dyrere og syv måneder forsinket. Siden kontrakterne på Cityringen blev underskrevet i januar 2011, er der indført krav om en såkaldt korrektionsreserve på 30 procent på større offentlige anlægsprojekter. Så budgettet på Sydhavnsmetroen er altså inklusiv en korrektionsreserve på 30 procent. Men vi vil i samarbejde med vores entreprenører arbejde målrettet henimod at åbne til tid og pris.

**Q: Hvordan vil I tage hånd om naboerne under byggeriet af Sydhavnsmetroen?**

A: Vi har rigtigt gode erfaringer fra Cityringen, som vi tager med os. Vi er allerede i gang med en stor kommunikationsindsats i form af nabomøder, nyhedsbreve, opslag, telefonsamtaler og direkte information for hver enkelt byggeplads. Hertil kommer en nabopakke med aflastningsmuligheder og økonomisk godtgørelse for de gener, som byggeriet vil medføre uden for almindelig arbejdstid.

**Q: Hvordan har I tænkt jer at tage af de mange naboer ved Mozarts Plads under anlægsperioden?**

A: Vi er i dialog med adskillige lokale foreninger og aktører i Sydhavn for at finde en god opholdsmulighed, mens vi bygger. Vi har gode erfaringer fra Enghave Plads, som vi tager med os i det arbejde.

**Q: Hvad kommer anlægsarbejdet til at betyde for passagererne på Ny Ellebjerg station?**

A: Anlægsarbejdet vil medføre lidt forringede omstigningsmuligheder for de rejsende på Ny Ellebjerg i anlægsfasen. Til gengæld ombygger vi hele Ny Ellebjerg station, så det i fremtiden bliver langt nemmere og hurtigere at skifte transportmiddel. Ny Ellebjerg Station bliver et stærkt nyt knudepunkt for den kollektive transport, når stationen står klar i 2024.

**Q: Hvordan vil I håndtere den kraftige forurening, I har konstateret ved Strømmen?**

A: Vi har gode erfaringer med at anlægge i forurenede områder på Cityringen, hvor der blandt andet skulle håndteres et forurenede område under Sønder Boulevard. Vi vil via dialog med de relevante myndigheder sikre et godt arbejdsmiljø for arbejderne og vores omgivelser.

**Q: I beskriver, at anlægsarbejdet vil medføre flere tusinde arbejdspladser. Men erfaringer fra Cityringen viser jo, at det arbejde primært er gået til udlændinge. Vil Sydhavnsmetroen blive anlagt af flere danskere?**

A: Byggebranchen i Danmark har det vældig godt, og der vil også være ekstra jobs med Sydhavnsmetroen. Vi har sammen med Hovedstadens Rekrutteringsservice fået COWI til at lave en analyse om beskæftigelse på den nye metrolinje. Analysen viser, at der forventes at komme ca. 3700 årsværk. 64 % af de medarbejdere vil være ikke-faglært arbejdskraft. Herefter vil det være elektrikere, chauffører og ingeniører.

De store infrastrukturprojekter skaber jobs til danskere og til udlændinge, der vil arbejde i Danmark, ligesom en lang række af vores danske medarbejdere har været med på store infrastrukturprojekter ude i verden.



**Q: Hvad er baggrunden for, at stationen Sluseholmen er blevet flyttet?**

A: Stationen er flyttet lidt sydpå af byplanmæssige årsager, fordi den understøtter byudvikling og infrastruktur i området bedre dér.

**Q: Når nu det opgravede materiale skal fragtes til Nordhavn, hvorfor anvender man så ikke de gode muligheder, der er for at transportere materialerne via en pram i havnen i stedet for at skulle have al den lastbilstrafik gennem byen?**

A: Vi har faktisk undersøgt muligheden for at transportere materialerne via pram. Det har dog vist sig, at det vil være mindre miljøvenligt, væsentligt dyrere og mere risikofyldt i forhold til den øvrige sejlads i havnen. Derfor vil jorden blive kørt væk på lastbiler.

Københavns Kommune har anført kørselsruter, så der bliver taget hensyn til sikkerheden og afviklingen af den øvrige trafik.

**Q: På Cityringen var der en længere periode med arkæologisk arbejde, inden selve anlægsarbejdet gik i gang. Er der områder af arkæologisk interesse på Sydhavnsmetroen?**

A: Vi er i dialog med Københavns Kommune om muligheden for arkæologiske forundersøgelser, og vi er også i dialog med Vikingeskibsmuseet i Roskilde vedrørende et område ved Sluseholmen.