



Transportminister Magnus Heunicke
Overborgmester Frank Jensen

Vedr. indstilling om godkendelse af grundlaget for indgåelse af de store anlægskontrakter på afgangslinjen fra Cityringen til Nordhavnen

Metroselskabet har nu afsluttet udbuddet af de første store kontrakter på afgangslinjen fra Cityringen til Nordhavnen. Vinderne af de to kontrakter er fundet, og kontraktforhandlingerne kan være afsluttet i løbet af april 2014.

Før kontrakterne kan underskrives, skal transportministeren og Københavns Kommune imidlertid i henhold til lovens bestemmelser godkende vedlagte 'Indstilling om godkendelse af grundlaget for indgåelse af de store anlægskontrakter på afgangslinjen fra Cityringen til Nordhavnen'.

Udbudsresultat

Udbuddet har været opdelt i fire pakker om henholdsvis tunnelering, Nordhavn tunnelstation og skakten i Krauseparken, højbanestrækningen og jernbaneinfrastruktur m.v.

Udbuddet af højbanestrækningen har dog måttet udskydes som følge af blandt andet Pihl & Søns konkurs, men denne kontrakt udgør en meget begrænset del af omkostningerne, således at usikkerheden som følge af udskydelsen ligger inden for den generelle budgetusikkerhed. De forventede omkostninger indgår i det samlede anlægsbudget.

En del af anlægget af Nordhavnsafgangslinjen er så integreret i anlægget af Cityringen, at det ikke er muligt at udbyde opgaverne. Det gælder, dels ændringen af sporskiftekompartimentet ved Øster Søgade til et udfløtningskompartiment, dels leveringen af styresystemer m.v. af togsystemet. Det er derfor nødvendigt at indgå tillægsaftaler med henholdsvis anlægsentreprenøren og transportsystemleverandøren på Cityringen om disse opgaver. Disse aftaler er forberedt, således at de vil kunne indgås samtidig med indgåelsen af de udbudte kontrakter. Omkostningerne til disse aftaler indgår ligeledes i opgørelsen af det samlede anlægsbudget.

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
DK-2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2014-03-31



Det økonomisk mest fordelagtige tilbud på den kombinerede kontrakt for tunnelering og anlæg af Nordhavn tunnelstation er afgivet af et konsortium bestående af Hochtief og Züblin A/S. Det økonomisk mest fordelagtige tilbud på kontrakten for jernbaneinfrastruktur, installationer m.v., er afgivet af Ansaldo STS.

Økonomi og åbning af Nordhavnsmetro

På grundlag af udbuddene og de foreliggende udkast til aftaler om tillægskontrakterne på Cityringen samt alle øvrige omkostninger til anlægsarbejdet ligger anlægsbudgettet på samme niveau som udredningens anlægsoverslag. Der er således alene forudsat anvendt 10 mio. kr. af korrektionsreserven på i alt 690 mio. kr., hvoraf 230 mio. kr. er indskudt i selskabet.

I udredningen og loven er det forudsat, at Nordhavnsmetroen kan åbne for passagerdrift ca. et år efter åbningen af Cityringen. Med den gældende tidsplan vil det sige i december 2019. Denne tidsplan forventes fortsat at kunne overholdes.

I Metroselskabets gældende langtidsbudget for 2014 er anlægget af Nordhavnsmetroen budgetteret i overensstemmelse med udredningen. Da anlægget af afgreningen på grundlag af de gennemførte udbud og de forhandlede kontrakter ikke medfører ændringer i forhold til de forudsætninger, der blev lagt til grund i udredningen, giver indgåelse af disse kontrakter og aftaler ikke isoleret anledning til ændringer i Metroselskabets samlede langtidsøkonomi, hvor selskabets gæld forventes at være tilbagebetalt i 2059.

Det skal dog bemærkes, at selskabets langtidsbudget kan ændres som følge af igangværende forhandlinger med Cityringens entreprenører om færdiggørelsen af Cityringen i henhold til det grundlag, som fastsættes i ændringen af Lov om en Cityring.

Myndighedsforhold

Udbuddet af kontrakterne er sket på grundlag af gældende love og regler, herunder VVM-redegørelsen for Nordhavnsmetroen. VVM-redegørelsen fra november 2012 angiver at ansøgninger skal behandles ift. Kommunens forskrift for anlægsarbejder, jf. dog nedenfor. Der indgår ikke i kontrakten med entreprenøren andre bestemmelser om arbejdstid end disse. Arbejdstiderne forventes fastsat som angivet nedenfor.

Metroselskabet er opmærksom på, at transportministerens udkast til lov om ændrede myndighedsforhold og kompensationsordning for de berørte naboer til Cityringen også omfatter Nordhavnsmetroen. Dette gælder dog ikke bestemmelsen om transportministerens mulighed for at tilvejebringe en supplerende VVM-redegørelse. Det forudsættes derfor, at der i den bekendtgørelse, som transportministeren udsteder i henhold til loven, fastsættes støjgrænser med deraf følgende arbejdstider for byggepladserne på Nordhavnsmetroen svarende til de bestemmelser, som vil gælde for Cityringens byggepladser, og at det så hurtigt som muligt afklares, om der er behov for at gennemføre en supplerende VVM for



Nordhavnsmetroen og - i givet fald - hvordan en sådan VVM mest hensigtsmæssigt kan gennemføres.

Kontrakterne for Nordhavnsmetroen indeholder såvel arbejdsklausuler som sociale klausuler med tilknyttede bods- og bonusbestemmelser. Selskabet vil ved kontraktforhandlingerne tilskynde entreprenørerne til så vidt muligt at øge antallet af lærlinge ud over det krævede niveau. Det skal bemærkes, at der på lærlingeområdet er mulighed for at entreprenøren kan opnå en betydelig bonus for hver ekstra lærling, der ansættes.

Indkøb af ekstra tog

Bestyrelsen har i forbindelse med behandlingen af resultatet af udbuddene m.v. og udarbejdelsen af denne indstilling drøftet muligheden for anskaffelse af et eller to yderligere tog til Cityringen og Nordhavnsafgreningen. Baggrunden herfor er, at det ved indgåelse af aftalen om Nordhavnsmetroen blev besluttet samtidig at øge frekvensen på Cityringen. Formålet var, dels at kompensere for, at pendullinjen ikke længere vil betjene strækningen mellem Østerport station og Nørrebro station, dels at give stationerne på Frederiksberg en øget betjening.

Den øgede frekvens indgik i behovet for anskaffelse af de to ekstra togsæt til Nordhavnsmetroen, som indgår i anlægsbudgettet. Imidlertid vurderes det, at den øgede frekvens vil medføre et pres på behovet for togmateriel.

Det vil derfor utvivlsomt indebære en betydelig forbedring af rettidigheden og dermed den nødvendige kapacitet på såvel Cityringen som Nordhavnsmetroen, hvis der kan opnås et økonomisk råderum til anskaffelse af et eller to ekstra tog.

En mulighed vil være at benytte lejligheden i forbindelse med anskaffelse af de forudsatte to ekstra tog til Nordhavnsmetroen samtidig at indgå en aftale om leverance af yderligere et eller to tog. En beslutning om anskaffelse af ekstra tog vil i givet fald kunne træffes, såfremt dette vurderes at ligge inden for projektets økonomiske rammer, når resultatet af udbuddet af højbanestrækningen foreligger.

Anskaffelse af et eller to ekstra tog vil i givet fald indebære en ekstraomkostning på ca. 45/90 mio.kr., som vil blive afholdt inden for projektets reserver.

Bestyrelsen anmoder derfor om Transportministerens og Københavns Kommunes godkendelse af, at der indkøbes et eller to ekstra tog, såfremt udbuddet af højbanestrækningen ikke afviger væsentligt fra det forudsatte.

Såfremt der indkøbes et eller to ekstra tog, vil den af ejerne indbetalte del af korrektionsreserven på 230 mio. kr. - ud over de 10 mio. kr., som anlægsbudgettet er forøget med - skulle nedskrives med omkostningerne til ekstra tog, det vil sige med henholdsvis 55 eller 100 mio. kr.

Indstilling



Metroselskabets bestyrelse indstiller på dette grundlag, at transportministeren og Københavns Kommune godkender vedlagte indstilling om godkendelse af grundlaget for indgåelse af de store anlægskontrakter på afgreningen fra Cityringen til Nordhavnen samt godkender køb af et eller to ekstra tog.

Kopi af dette brev og indstillingen er sendt til Frederiksberg Kommune til orientering.

Med venlig hilsen

Henning Christophersen

Jørgen Glenthøj

Vildiz Akdogan

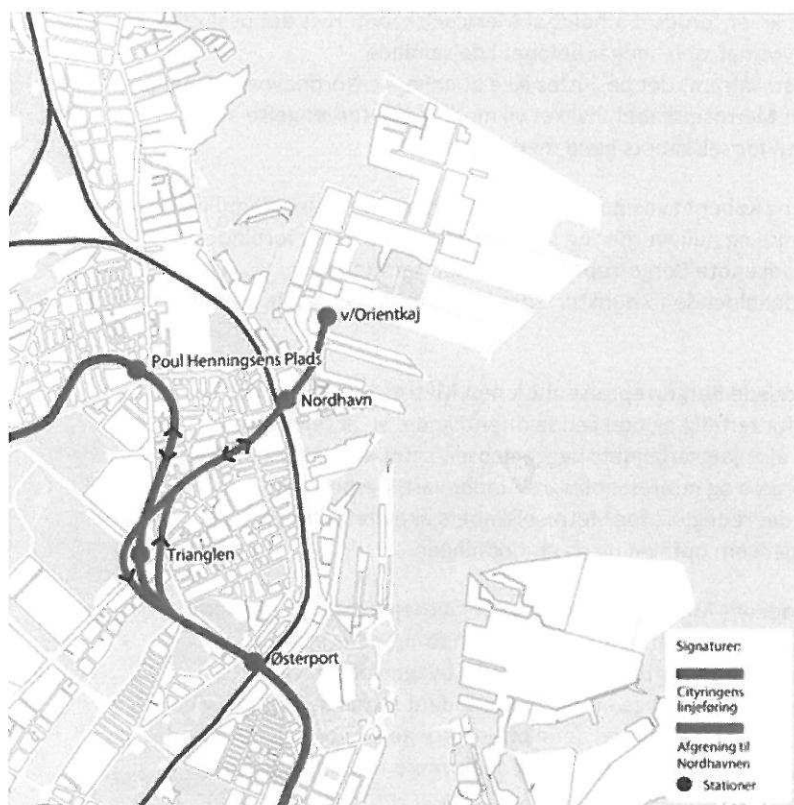


Indstilling om godkendelse af grundlaget for indgåelse af de store anlægskontrakter på afgreningen fra Cityringen til Nordhavnen

Baggrund

Med det formål at sikre, at den nye store bydel i Nordhavnen, Århusgadekvarteret, kan betjenes med højklasset kollektiv trafik, indgik staten ved transportministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg kommune i september 2012 en aftale om at anlægge en metrolinje som en afgrening fra Cityringen til Nordhavnen.

Aftalen var baseret på en udredning udarbejdet af By & Havn og Metroselskabet. Udredningen omfattede en ombygning af Cityringens forudsatte sporskifteskammer ved Øster Søgade til et udfletningskammer, en tunnel herfra med en skakt i Krauseparken til en tunnelstation ved Nordhavn S-togsstation og derfra en højbane videre ud i Nordhavn byudviklingsområde til en foreløbig endestation ved Orientkaj. Linjen vil senere kunne forlænges til en eventuel videre byudvikling i Nordhavnen.





Det var en forudsætning for aftalen, at afgreningen anlægges som en integreret del af anlægsarbejderne på Cityringen og indgår i Cityringens samlede tidsplan med forventet åbning for passagerdrift ca. et år efter åbningen af hovedlinjen på Cityringen. Det vil med den gældende tidsplan sige ultimo 2019. Afgreningen forudsættes desuden drevet og vedligeholdt som en integreret del af Cityringen.

Ved indgåelse af aftalen var det vurderet, at der ville være såvel økonomiske som miljø- og byplanmæssige fordele ved at anlægge afgreningen som et led i anlægget af Cityringen i stedet for senere. Anlægget af udfletningen til Nordhavnslinjen gennem en tilpasning af sporskiftekompartimentet ved Øster Søgade vurderedes således at indebære en besparelse på ca. 300 mio. kr. Samtidig ville samlingen af de nødvendige anlægsarbejder ved Øster Søgade til én proces mindske generne for naboerne, ligesom et senere indgreb i driften med meget store gener for Cityringens passagerer kunne undgås.

Implementering af aftalen – aktstykker, VVM-vurdering og lovgrundlag

Forud for indgåelse af aftalen mellem transportministeren, Københavns kommune og Frederiksberg kommune havde Finansudvalget tiltrådt et aktstykke, Akt 50 af 9. februar 2012, hvori Metroselskabet fik hjemmel til at påbegynde visse forberedende arbejder inden for en ramme på 96 mio. kr. (2012-priser).

I forbindelse med indgåelse af aftalen godkendte Finansudvalget yderligere et aktstykke, Akt 115 af 16. august 2012, hvor Metroselskabets hjemmel til forberedende arbejde blev udvidet inden for en ramme på 136 mio. kr. (2012-priser). De 136 mio. kr. er forudsat afholdt af Metroselskabet. Hvis det besluttes at anlægge Nordhavnsmetroen, indgår beløbet i de samlede anlægsomkostninger. Såfremt det besluttes ikke at anlægge Nordhavnsmetroen, afholdes udgiften af Metroselskabet, hvilket vil medføre en forlængelse af tilbagebetalingstiden for selskabets gæld med ca. et år.

I februar 2013 vedtog Københavns Borgerrepræsentation kommuneplantillæg med VVM-redegørelse og miljøvurdering for Nordhavnsmetroen. I forbindelse med vedtagelsen godkendte Borgerrepræsentationen samtidigt et ændringsforslag indeholdende to punkter, som Metroselskabet skulle anmodes om at opfylde:

For det første anmodede Borgerrepræsentationen Metroselskabet om at udarbejde en plan for rettidig og dækkende offentliggørelse af relevante miljødata ved hver af anlægsarbejdets byggepladser, samt en plan for dialog med de berørte borgere og interessenter, herunder varslingsprocedure. I vedlagte bilag 1 er der redegjort for Metroselskabets aktiviteter på de pågældende områder som opfølgning på anmodningen

For det andet anmodedes Metroselskabet om i samarbejde med de relevante parter, herunder BUF og TMF, at udarbejde en plan for håndteringen af børneinstitutionerne, der bliver berørt af gener fra byggepladsen ved Krausesvej. Metroselskabet vil tage initiativ til et sådant samarbejde, som vil blive videreudviklet i forbindelse med detailprojekteringen, hvor anlægsmetode og byggeriets varighed fastlægges, og hvor den nærmere tilrettelæggelse af anlægsarbejdet kan ske i samarbejde med såvel anlægsentreprenøren som myndighederne.



I 2013 blev aftalen endeligt formaliseret gennem lov nr. 526 af 27. maj 2013 om ændring af lov om Cityringen og lov om Metroselskabet og Udviklingselskabet By & Havn.

Udbuddet af kontrakterne er sket på grundlag af gældende love og regler, herunder VVM-redegørelsen for Nordhavnsmetroen. VVM-redegørelsen fra november 2012 angiver at ansøgninger skal behandles ift. Kommunens forskrift for anlægsarbejder, jf. dog nedenfor. Der indgår ikke i kontrakten med entreprenøren andre bestemmelser om arbejdstid end disse. Arbejdstiderne forventes fastsat som angivet nedenfor.

Metroselskabet er opmærksom på, at transportministerens udkast til lov om ændrede myndighedsforhold og kompensationsordning for de berørte naboer til Cityringen også omfatter Nordhavnsmetroen. Dette gælder dog ikke bestemmelsen om transportministerens mulighed for at tilvejebringe en supplerende VVM-redegørelse. Det forudsættes derfor, at der i den bekendtgørelse, som transportministeren udsteder i henhold til loven, fastsættes støjgrænser med deraf følgende arbejdstider for byggepladserne på Nordhavnsmetroen svarende til de bestemmelser, som vil gælde for Cityringens byggepladser, og at det så hurtigt som muligt afklares, om der er behov for at gennemføre en supplerende VVM for Nordhavnsmetroen og - i givet fald - hvordan en sådan VVM mest hensigtsmæssigt kan gennemføres.

Kontrakterne for Nordhavnsmetroen indeholder såvel arbejdsklausuler som sociale klausuler med tilknyttede bods- og bonusbestemmelser. Selskabet vil ved kontraktforhandlingerne tilskynde entreprenørerne til så vidt muligt at øge antallet af lærlinge ud over det krævede niveau. Det skal bemærkes, at der på lærlingeområdet er mulighed for at entreprenøren kan opnå en betydelig bonus for hver ekstra lærling, der ansættes.

Det følger af lovens bestemmelser, at Metroselskabet, i det omfang udbudsreglerne finder anvendelse, skal udbyde anlægsopgaverne på afgangsgrenen til Nordhavnen, og at selskabet, når resultatet af udbuddet foreligger, skal forelægge grundlaget for indgåelsen af kontrakterne for transportministeren og Københavns Kommune med henblik på deres godkendelse heraf.

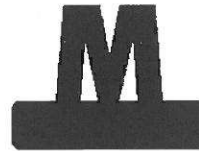
Nærværende indstilling er udarbejdet med dette formål.

Det økonomiske udgangspunkt

I udredningen indgår nedenstående anlægsbudget, som også danner grundlag for loven om Nordhavnsmetroen:

Skema 1

Mio. kr.	Udredning 2011 priser	Udredning 2013 priser
Bygge- og anlægsarbejder	1.310	1.360
Transportsystem, anlæg	430	450
Andre arbejder og udgifter	50	50
Overordnede generelle omkostninger	430	450



Basisoverslag	2.220	2.310
Reserver – 10 pct.	220	230
Reserver – 20 pct.	440	460
Samlet anlægsoverslag	2.880	3.000

Anlægsoverslag fra udredning (mio. kr. ekskl. Moms)

Som led i indgåelse af aftalen mellem transportministeren og Københavns kommune om afgreningen fra Cityringen til Nordhavnen har Transportministeren indskudt 137 mio. kr. i Metroselskabet og Københavns kommune tilsvarende 163 mio. kr.

Under hensyn til statens regler om ny anlægsbudgettering er anlægsomkostningerne i udredningen om en Metro til Nordhavnen angivet med en korrektionsreserve på 30 pct. Ved indgåelse af aftalen mellem Metroselskabets interessenter er det forudsat, at transportministerens og Københavns kommunes indbetaling til Metroselskabet indeholder en reserve på 10 pct., og at de resterende 20 af de i alt 30 pct. korrektionsreserve reserveres til en central reserve for projektet. De reserverede midler udgør for statens vedkommende 191 mio. kr. og for Københavns Kommune, der ikke er omfattet af statens principper om ny anlægsbudgettering, 137 mio. kr.

Herudover har By & Havn – i overensstemmelse med aftalen og senere fastlagt i loven – indbetalt 900 mio. kr. til Metroselskabet svarende til den ekstra indtægt fra arealsalg og OPP projekt, som forventes at være en følge af etableringen af Nordhavnsmetroen.

Den resterende del af anlægsomkostningerne, det vil sige godt 1 mia. kr., er forudsat finansieret gennem det øgede driftsoverskud fra driften af Nordhavnsmetroen.

Ifølge bemærkningerne til forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S er Metroselskabet forpligtet til at informere interessenterne, hvis den forventede anlægsgift ændres ud over totaludgiften med +/- 3 pct. Det samme gælder, hvis den forventede tilbagebetalingstid for selskabets gæld forøges med mere end to år.

Forberedende arbejder

I overensstemmelse med de ovenfor nævnte aktstykker har Metroselskabet gennemført en række forberedende arbejder, herunder ydet bistand til Københavns Kommunes udarbejdelse af VVM-undersøgelser, gennemført geotekniske undersøgelser, projekteret ændringen af sporskiftetekammeret på Cityringen, udbudt og gennemført forberedende arbejder samt forberedt aftaler om ændringer af Cityringsprojektet.

På nuværende tidspunkt er der således gennemført følgende forberedende arbejder:

- Nedrivning af bygninger beliggende i Metroens linjeføring
- Trafikoplægninger, som skal sikre adgang til By & Havns områder i Århusgadekvarteret samt sikre en forbedret trafikafvikling for adgangen til hele Nordhavnen



- Omlægninger/flytning af tele, vand, kloak og højspændingskabler, som har ligget i Metroens linjeføring. De ledninger, som ligger i kalkbrænderihavnsvej skal først flyttes i 2017. Der er indgået aftaler med ledningsejerne om dette arbejde.
- Hele metrostrækningen er besigtiget og nogle af ekspropriationsforretningerne er gennemført.

Aftaler om de i Cityringen Integrerede anlægsopgaver

En række af opgaverne i forbindelse med anlægget af Nordhavnsmetroen er så integrerede i Cityringsanlægget, at de i overensstemmelse med udbudsreglerne ikke har kunnet udbydes. Det gælder blandt andet omformningen af sporskiftekammeret ved Øster Søgade til et udfletningskammer, som nødvendigvis må udføres som en del af Cityringen. For dette arbejde skal der således indgås en tillægsaftale til kontrakten med anlægsgenbyggeren på Cityringen.

Det gælder desuden etablering af styresystemer og lignende, som skal indgå i det samlede styresystem på Cityringen, og hvorom der skal indgås en tillægsaftale med transportsystemleverandøren på Cityringen. Tilsvarende gælder det driftskontrakten. For så vidt angår anskaffelse af tog, er det forudsat at gøre brug af en option på anskaffelse af yderligere tog, som indgår i transportsystemkontrakten på Cityringen.

De nævnte tillægsaftaler er forberedt, således at de vil kunne indgås samtidig med indgåelsen af de udbudte kontrakter. Omkostningerne til disse tillægsaftaler indgår i opgørelsen af det samlede anlægsbudget for Nordhavnsmetroen, jf. skema 2 nedenfor.

Sociale klausuler og arbejdsklausuler

Metroselskabets hidtidige anlægskontrakter har indeholdt arbejdsklausuler med en række kontrolforanstaltninger. Det gælder blandt andet for anlægskontrakterne for Cityringen. Ved udarbejdelsen af kontraktgrundlaget for Nordhavnsmetroen har selskabet derfor haft fokus på at fastholde de eksisterende arbejdsklausuler og desuden at indføre sociale klausuler samt at sikre yderligere relevante kontrolforanstaltninger og sanktionsmuligheder i relation til begge former for klausuler.

Ligesom blandt andet Sund & Bælt har Metroselskabet i sine anlægskontrakter også for Cityringen krav om, at entreprenørerne og enhver af deres underentreprenører, der har fået overdraget arbejder, der er relateret til opfyldelse af anlægskontrakterne, skal overholde ILO 94. Det indebærer, at løn- og ansættelsesvilkår skal være mindst lige så gode som de gældende overenskomster m.v. i det pågældende geografiske område.

I kontrakterne for Nordhavnsmetroen er der endvidere indført en forpligtelse for entreprenørerne til at overholde udstationeringsdirektivet, som er implementeret i dansk lovgivning gennem udstationeringsloven.

For at sikre Metroselskabets muligheder for at kontrollere, at disse bestemmelser overholdes, er entreprenøren forpligtet til at dokumentere, at disse krav er opfyldt. Entreprenøren skal endvidere løbende kontrollere, om personer ansat hos underentreprenører har løn- og ansættelsesvilkår, der lever



op til kravene, ligesom entreprenøren straks skal orientere selskabet skriftligt, hvis han bliver opmærksom på, at der beskæftiges folk, hvis løn- og ansættelsesforhold ikke lever op til ILO bestemmelserne og udstationeringsdirektivet.

Samtidig er det fastslået, at Metroselskabet har ret til at kontrollere, at kravene om overholdelse af ILO 94 og udstationeringsdirektivet er overholdt blandt andet gennem inspektioner hos entreprenørerne og underentreprenørerne samt på byggepladserne.

For at skabe størst mulig sikkerhed for, at entreprenørerne overholder ILO 94 bestemmelserne og udstationeringsdirektivet er der endvidere indført sanktionsmuligheder. Det indgår således i kontrakterne for Nordhavnsmetroen, at såfremt der er personer, der ikke har løn- og ansættelsesforhold, der lever op til kravene, eller entreprenørerne ikke dokumenterer dette, kan entreprenøren idømmes en bod på 20.000 kr. pr. person pr. måned, hvor kravene ikke er opfyldt. Dette gælder, uanset om det er entreprenøren selv eller en underentreprenør, der ikke opfylder kravene. Bodden fjerner ikke entreprenørens forpligtelse til at overholde kravene.

Der vil endvidere blive stillet krav om billedlegitimation på byggepladserne.

I anlægskontrakten for afgangene til Nordhavnen er der endvidere indført sociale klausuler, som indebærer krav om et minimum af praktikant-årsværk, som skal anvendes til opfyldelse af kontrakten. Ved praktikanter forstås arbejdstagere med hvem, entreprenøren eller hans underentreprenører indgår en uddannelsesaftale som led i et uddannelsesforløb.

Entreprenøren skal til enhver tid kunne dokumentere, at kravet til antal praktikant-årsværk er opfyldt, ligesom entreprenøren af egen drift skal give Metroselskabet skriftlig meddelelse, hvis en stilling, som man ønsker besat med en praktikant, ikke har kunnet besættes i en periode på mere end 4 uger. Eller hvis han ikke overholder eller ikke forventer at kunne overholde kravet til praktikanter.

Med henblik på at skabe størst mulig sikkerhed for, at entreprenøren opfylder sine forpligtelser, er der fastsat bodsbestemmelser i kontrakten. Entreprenøren skal således betale en bod på 50.000 kr. for hvert hele praktikant-årsværk, der mangler, med mindre det har været umuligt at skaffe praktikanter. Bodden fritager ikke entreprenøren for at leve op til sine forpligtelser.

For yderligere at tilskynde entreprenøren til at ansætte praktikanter i et videre omfang end kontraktkravet er der fastsat en bonus, således at entreprenøren får 50.000 kr. for hver ekstra praktikant-årsværk, han ansætter.

Udbudsstrategi

I overensstemmelse med udbudsreglerne er anlægsopgaverne på Nordhavnsmetroen udbudt efter reglerne i EU' Forsyningsvirksomhedsdirektiv. Udbuddet er efter sædvanlig praksis sket som udbud med forhandling med forudgående prækvalifikation af tilbudsgivere og med hovedkriteriet 'Økonomisk mest fordelagtige tilbud'. Det indebærer, at både kvalitet og



økonomi skal tages i betragtning. Ligesom ved udbuddet af Cityringen er det valgt at lade prisen vægte 60 pct. og kvaliteten 40 pct.

Inden udbud af de relevante dele af anlægsopgaverne fastlagde selskabet en strategi for udbuddet med henblik på at opnå den bedst mulige konkurrencesituation. Det blev således besluttet at udbyde opgaverne i fire udbudspakker:

- Pakke 1: Tunnellen mellem Øster Søgade og Nordhavn tunnelstation
- Pakke 2: Nordhavn tunnelstation
- Pakke 3: Højbanestrækningen
- Pakke 4: Jernbaneinfrastruktur, det vil sige spor, tekniske installationer m.v.

Udbuddet af pakke 3 blev efterfølgende besluttet aflyst og udskudt, da antallet af tilbudsgivere efter bortfald af to tilbudsgivere, blandt andet som følge af Pihl & Søns konkurs, vurderedes for lavt til at give en hensigtsmæssig konkurrencesituation.

Det er forudsat, at denne pakke, som tidsmæssigt ligger sent i processen, udbydes i løbet af 2014, således at der vil kunne indgås kontrakt i slutningen af 2014 eller begyndelsen af 2015. Denne pakke udgør imidlertid en meget begrænset del af omkostningerne, således at usikkerheden som følge af udskydelsen af dette udbud ligger inden for den generelle budgetusikkerhed. De forventede omkostninger til pakke 3 indgår i det samlede anlægsbudget i skema 2.

Udbudsproces

Udbudsprocessen indledtes med indkaldelse af ansøgninger om prækvalifikation i marts 2013. På grundlag af de modtagne ansøgninger godkendtes fire tilbudsgivere til at give tilbud på tunnelkontrakten (pakke1), hvoraf en senere har trukket sig. Tre tilbudsgivere blev prækvalificeret til at give tilbud på kontrakten om Nordhavn station (pakke 2). De prækvalificerede på tunnelkontrakten og stationskontrakten er identiske og er alle tre prækvalificerede til at give tilbud også på den kombinerede kontrakt for både tunneleringen og Nordhavn station. Til at give tilbud på jernbaneinfrastruktur m.v. (pakke 4) prækvalificeredes fire tilbudsgivere.

Udbud med forhandling indebærer, at alle tilbudsgivere skal komme med et første tilbud, hvor pris og eventuelle forbehold læses op for alle tilbudsgivere. Herefter evalueres tilbuddenes kvalitet, og der afholdes forhandlingsmøder med hver af tilbudsgiverne, hvor de orienteres om, hvor de vil kunne forbedre deres tilbud, ligesom eventuelle spørgsmål og uklarheder kan afklares.

På grundlag af forhandlingerne udsender selskabet et addendum, som danner grundlag for tilbudsgivernes reviderede tilbud. Alle tilbudsgivere skal have mulighed for at fremsætte reviderede tilbud. Selskabet vurderer på grundlag af de reviderede tilbud, om det kan forventes, at endnu en tilbudsrunde vil kunne give et bedre resultat på pris og/eller kvalitet. Samtidig er det vigtigt, at ingen af tilbudsgiverne har forbehold, som ikke kan prissættes og derfor fører til afvisning.



Udbuddet af pakke 1, 2 og 4 er nu gennemført. På grundlag af de endelige tilbud er den samlede økonomi vurderet, jf. nedenfor. Det er således selskabets vurdering, at resultatet af de tre udbud giver et godt grundlag for indgåelse af kontrakter om de tre udbudte opgaver.

Samtidig foreligger som nævnt udkast til aftaler om tillæggene til Cityringens anlægs- og transportsystemkontrakter. Dermed er der skabt grundlag for forelæggelse af indstillingen om det samlede anlægsbudget for Nordhavnsmetroen til transportministerens og Københavns kommunes godkendelse.

Som nævnt blev udbuddet af de to første pakker (tunnelering og Nordhavn tunnelstation) kombineret således, at tilbudsgiverne kunne give tilbud på enten pakke 1 eller pakke 2 eller på en kombination af de to pakker. Ved evalueringen af de i alt ni forskellige tilbud er det fundet, at det økonomisk mest fordelagtige tilbud er afgivet på den kombinerede kontrakt om både tunnelering og tunnelstation ved Nordhavn S-togsstation.

Resultaterne af udbuddet

Vinderen af pakke 1 og 2, det vil sige det økonomisk mest fordelagtige tilbud på den kombinerede kontrakt for tunnelering og anlæg af Nordhavn tunnelstation, er fundet at være afgivet af et konsortium bestående af Hochtief og Züblin A/S. Vinderen af pakke 4, det vil sige det økonomisk mest fordelagtige tilbud på kontrakten for jernbaneinfrastruktur, installationer m.v., er fundet at være afgivet af Ansaldo STS.

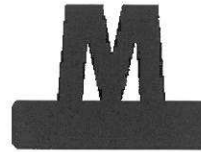
Projektets samlede økonomi

På grundlag af udbuddene og de foreliggende udkast til aftaler om tillægskontrakterne på Cityringen samt alle øvrige omkostninger til anlægsarbejdet kan følgende oversigt over anlægsprojektets samlede økonomi opstilles:

Skema 2

	Udredning 2011 priser	Udredning 2013 priser	Anlægsbudget 2013 priser
Bygge- og anlægsarbejder	1.310	1.360	1.390
Transportsystem, anlæg	430	450	450
Andre arbejder og udgifter	50	50	50
Overordnede generelle omkostninger	430	450	430
Basisoverslag	2.220	2.310	2.320
Reserver – 10 pct.	220	230	230
Reserver – 20 pct.	440	460	460
Samlet anlægsoverslag	2.880	3.000	3.010

Det er aftalt med transportsystemleverandøren, at omkostningerne til styresystemer m.v. vil blive nedsat/forøget, hvis overlappningen med Cityringsprojektet bliver henholdsvis længere/kortere. Dette indebærer for eksempel, at såfremt Cityringen bliver færdig senere end december 2018, vil ovenstående anlægsbudget blive reduceret med ca. 4,5 mio. kr. pr. ekstra måned, de to projekter overlapper hinanden.



Som det fremgår af skema 2, ligger anlægsbudgettet udarbejdet på grundlag af resultatet af udbuddet samt de forberedte aftaler med Cityringens anlægsprenør og transportsystemleverandør på samme niveau som udredningens anlægsoverslag. Der er således alene anvendt 10 mio. kr. af korrektionsreserven.

Tidsplan

I udredningen og loven er det forudsat, at Nordhavnsmetroen kan åbne for passagerdrift ca. et år efter åbningen af Cityringen. Med den gældende tidsplan vil det sige i december 2019.

Entreprenørernes anmodning om tidsfristforlængelse inden afleveringen af de første tilbud har medført, at udbudsprocessen har været lidt længere end forudsat. Imidlertid vurderes det på grundlag af de modtagne tilbud og de gennemførte forhandlinger at være muligt at fastholde åbningen af Nordhavnsmetroen i december 2019.

Passagerprognoser

De passagermæssige konsekvenser af Nordhavnsafgreningen blev som led i udredningen - på samme måde som for Cityringen - beregnet ved hjælp af OTM modellen opdateret med de seneste forventninger til økonomisk udvikling og infrastruktur mv.

Der blev foretaget beregninger for 2018 og 2030. Passagermæssigt gav beregningerne knapt 5.000 påstigere på de to nye stationer i 2018 og ca. 10.600 påstigere i 2030. Derudover blev der beregnet en positiv passagereffekt som følge af, at køreplanen for Cityringens tog ændredes som led i gennemførelsen af afgreningen til Nordhavnen.

Den i forbindelse med udredningen udarbejdede passagerprognose er fortsat gældende for afgreningen til Nordhavnen. Alt i alt betyder bygningen af afgreningen til Nordhavnen derfor en stigning i det daglige antal påstigere på Cityringen med 18.500 i 2018 (fra 233.800 til 252.300) og 30.000 i 2030 (fra 230.200 til 260.200). Det vil sige en årlig stigning på ca. 5,7 mio. påstigere i 2018 og ca. 9,3 mio. påstigere i 2030.

Metroselskabets langtidsbudget

I Metroselskabets gældende langtidsbudget for 2014 er anlægget af Nordhavnsmetroen budgetteret i overensstemmelse med udredningen. Da anlægget af afgreningen på grundlag af de gennemførte udbud og de forhandlede kontrakter ikke medfører ændringer i forhold til de forudsætninger, der blev lagt til grund i udredningen, giver indgåelse af disse kontrakter og aftaler ikke anledning til ændringer i Metroselskabets samlede langtidsøkonomi. Selskabets gæld forventes således uændret at være tilbagebetalt i 2059.

Eventuel anskaffelse af yderligere tog

Ved indgåelse af aftalen om Nordhavnsmetroen blev det besluttet at øge frekvensen på Cityringen. Formålet var, dels for at kompensere for, at



pendullinjen ikke længere vil betjene strækningen mellem Østerport station og Nørrebro station, dels for at give stationerne på Frederiksberg en øget betjening.

Den oprindelige forudsætning var, at Cityringen skulle betjenes af en ringlinje, M 3, hvor togene med 200 sekunders mellemrum kørte hele vejen rundt i begge retninger, samt af en pendullinje, M 4, hvor togene hvert 200. sekund kørte frem og tilbage mellem Hovedbanegården og Nørrebro station med vendinger henholdsvis på CMC og under Nørrebroparken. Herved ville den østlige del af Cityringen, som er den passagermæssigt tungeste del, blive betjent hvert 100. sekund, mens den vestlige del ville blive betjent hvert 200. sekund.

Med afgreningen til Nordhavnen vil ringlinjen, M3, køre som forudsat. Derimod vil pendullinjen køre mellem Orientkaj station i Nordhavnen og Hovedbanegården og således ikke længere betjene strækningen mellem Østerport og Nørrebro station. For at kompensere for dette blev det besluttet, at frekvensen på ringlinjen skulle forøges, således at betjeningen af stationerne mellem Østerport og Nørrebro kun ville blive reduceret lidt i forhold til det forudsatte, mens stationerne på Frederiksberg ville få en lidt øget frekvens.

Den øgede frekvens indgik i behovet for anskaffelse af de to ekstra togsæt til Nordhavnsmetroen, som er forudsat i anlægsbudgettet herfor. Imidlertid vurderes det, at den øgede frekvens vil medføre et pres på behovet for togmateriel.

Det vil derfor utvivlsomt indebære en betydelig forbedring af rettidigheden og dermed den nødvendige kapacitet på såvel Cityringen som Nordhavnsmetroen, hvis der kan skaffes økonomisk råderum til anskaffelse af to ekstra tog.

En mulighed vil være at benytte lejligheden i forbindelse med anskaffelse af de to ekstra tog til Nordhavnsmetroen til samtidig at indgå en aftale om leverance af yderligere to tog. Endelig beslutning om anskaffelse af disse to tog vil i givet fald kunne træffes, såfremt dette vurderes at ligge inden for projektets økonomiske rammer, når resultatet af udbuddet af højbanestrækningen (den såkaldte pakke 3) foreligger.

Anskaffelse af et eller to ekstra tog vil i givet fald indebære en ekstraomkostning på ca. 45/90 mio.kr., som formentlig vil kunne afholdes inden for projektets reserver.



Bilag 1: Dialog med offentlighed samt offentliggørelse af miljødata ved anlæg af Metro til Nordhavn

Baggrund

Ved Borgerrepræsentationens godkendelse af Kommuneplantillæg med VVM-redegørelse for metro til Nordhavn den 7. februar 2013, blev det besluttet at:

- Metroselskabet anmodes om at udarbejde en plan for rettidig og dækkende offentliggørelse af relevante miljødata ved hver af anlægsarbejdets byggepladser, samt en plan for dialog med de berørte borgere og interessenter, herunder en varslingsprocedure

Nedenfor redegøres for Metroselskabets plan for dialog med omgivelserne samt offentliggørelse af miljødata. Der tages i planen udgangspunkt i Metroselskabets erfaringer fra anlægget af Cityringen.

Dialog og information om byggeriet

Metroselskabet har i anlægget af Cityringen stort fokus på at sikre en god dialog med naboerne til byggepladserne samt sikre at naboer og øvrige omgivelser er velinformede om, hvad der foregår på byggepladserne. I informationen til naboerne er der særlig fokus på at formidle, hvilke gener f.x støj, øget lastbilstrafik mv. der kan forventes, således naboerne gives de bedste muligheder for at indrette sig i hverdagen herefter.

Metroselskabet har siden 2011 foretaget målinger af naboernes tilfredshed med selskabets information om byggeriet. Dette gøres for løbende at kunne forbedre indsatsen og målrette valg af informationskanaler efter naboernes udtrykte behov. Målingerne viser, at naboerne generelt er tilfredse med informationen om byggeriet.

Erfaringerne fra nabokommunikationen på Cityringen indgår som et naturligt afsæt for tilrettelæggelsen af kommunikationen på metro til Nordhavn.

Der vil for hver byggeplads blive udarbejdet en kommunikationsplan, når der er indgået kontrakt med entreprenøren og der er udarbejdet detailprojektering af de konkrete anlægsarbejder.

Informationsindsatsen vil blive bygget op omkring information via selskabets hjemmeside, husstandsomdelte breve, elektroniske nyhedsbreve, opslag i opgange, informationsmøder, byggepladsarrangementer, mm.

Metroselskabet lægger vægt på, at der er stor tilgængelighed til selskabet og at naboer og andre interesserede oplever, at det er nemt at komme i kontakt med selskabet. Derfor er der oprettet "en indgang" til selskabet på telefon 7230 2020, som håndterer alle opkald fra naboer eller øvrige interesserede. Det er en døgnbemandet telefon, som sikrer at eventuelle akutte opkald håndteres med



det samme. Denne service vil også gælde byggepladserne på metro til nordhavn. På samme vis er der én indgang via mail på nabo@m.dk.

Derudover har selskabet opbygget god kontakt til lokaludvalgene i de fire bydele, som får stationer på Cityringen. I forbindelse med metro til Nordhavn vil selskabet opretholde kontakten til Østerbro Lokaludvalg. På samme vis indgår selskabet i dialog med borgergrupper, som etablerer sig i relation til metrobyggeriet.

Varslinger

Metroselskabet følger de anvisninger miljømyndighederne stiller i forbindelse med varslinger. Ved udstedelse af påbud er der som oftest krav om en varsling af naboerne en uge før arbejdet igangsættes. Her varsler Metroselskabet som udgangspunkt ved opslag på døre. Dette vil også gælde for byggepladserne på metro til Nordhavn.

Metroselskabet har indført et telefonisk varslingsystem, som gør det muligt at varsle naboer om akutte ændringer angående arbejde på byggepladsen. Det kan for eksempel være, hvis støbearbejdet på byggepladsen fortsætter efter normal arbejdstid, eller hvis en stor maskine skal transporteres til eller fra byggepladsen om aftenen.

Ved disse akutte hændelser udsendes en telefonisk varsling (SMS-tekstbeskeder og talebeskeder til fastnet-telefoner) samt, om muligt, mailbeskeder direkte i folks indbakker. Dette system forventes også anvendt på metro til nordhavn.

Offentliggørelse af samt adgang til miljødata på metro til Nordhavn

Metroselskabet og entreprenøren CMT foretager i forbindelse med anlægget af Cityringen en række registreringer og målinger for at sikre, at byggeriet gennemføres indenfor de gældende miljøkrav samt overholder krav for påvirkning på bygninger omkring byggepladserne. Dette omfatter støj- og vibrationsmålinger, overvågning af bygninger, monitorering af grundvand etc. Det er muligt for offentligheden at få adgang til disse data efter henvendelse. I forhold til adgang til oplysningerne registreret på den enkelte ejendom, og som vedrører ejendommens tilstand, kræves fuldmagt fra ejer eller administrator af ejendommen.

Metroselskabet vurderer løbende efterspørgslen fra offentligheden på indsigt i de forskellige miljødata i en afvejning af, om der er grundlag for en offentliggørelse af disse data. Heri indgår også overvejelser omkring den tekniske kompleksitet i data, og muligheden for at formidle data, således indholdet kan læses af og være til gavn for den brede offentlighed.

Da der i flere tilfælde er tale om relativt teknisk tungt og svært tilgængeligt materiale har Metroselskabet ved henvendelser fra naboer om indsigt i miljødata ved flere lejligheder inviteret til møde, hvor data er gennemgået og spørgsmål og eventuelle bekymringer fra naboer er blevet adresseret. Det er selskabets vurdering, at dette har været en hensigtsmæssig tilgang for både naboer og selskab.

Med udgangspunkt i erfaringerne fra Cityringen vil miljødata på metro til nordhavn blive håndteret på følgende vis:



Offentliggørelse af støjmålinger

Metro til Nordhavn får tre byggepladser, hvor der vil blive foretaget støjmålinger. Støjmålingerne vil blive offentliggjort på selskabets hjemmeside efter samme principper, som anvendes for Cityringens byggepladser i dag. Sammen med offentliggørelsen af målinger indsættes forklaringer ved eventuelle overskridelser af de gældende støjgrænser. Offentliggørelsen sker på ugebasis og hurtigst muligt under hensyntagen til udarbejdelse af kommentarer til de enkelte målinger.

Offentliggørelse af grundvandsdata

Ved anlægget af Cityringen har enkelte naboer/beboergrupper ønsket indsigt i håndteringen af grundvand. Derfor udarbejder Metroselskabet en månedlig status over grundvandssænkning til brug herfor. Da det vurderes alene at have enkelte naboers interesse er det pt. ikke en del af de data, der offentliggøres på selskabets hjemmeside.

En lignende opgørelse for Metro til Nordhavns tre byggepladser kan, hvis der viser sig en efterspørgsel herpå, udarbejdes og offentliggøres.

Andre miljødata

Enkelte naboer/beboergrupper har desuden ønsket indsigt i andre miljødata som f.eks. vibrationsmålinger og geologiske forhold. Andelen af naboer, der efterspørger dette er dog meget begrænset, hvorfor henvendelser af denne karakter håndteres enkeltvis og ofte indebærer, at der afholdes møde mellem naboer og Metroselskabet, jf. ovenfor. Samme tilgang vil gælde for metro til nordhavn.

