

København d. 14. maj 2014

## **Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen**

Regeringen og Københavns Kommune er enige om at anlægge og finansiere en metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen. Metroen anlægges af Metroselskabet I/S. I den forbindelse overdrager staten hovedparten af sin ejerandel af By & Havn I/S til Københavns Kommune (40 procentpoint) som et bidrag til anlægget. Herved reduceres den statslige ejerandel fra 45 pct. til 5 pct.

Parterne noterer sig, at Københavns Kommune vil træffe beslutning om at anlægge tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej og en Nordhavnstunnel (under Svanemøllebugten), som finansieres af By & Havn I/S. Parterne noterer sig endvidere, at Københavns Kommune, som led i den fremtidige byudvikling i Nordhavnen, vil træffe beslutning om at anlægge et antal yderligere metrostationer på Nordhavnen som en forlængelse af den allerede vedtagne Nordhavnsmetro. Dette finansieres ligeledes af By og Havn I/S.

### **Metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen**

En metrolinje via Sydhavnen vil skabe et nyt, stærkt knudepunkt på Ny Ellebjerg Station med omstigning mellem metro, S-tog og fjern- og regionaltogetrafikken, som vil øge robustheden i hovedstadens kollektive transportsystem. En metroforbindelse, der kører døgnet rundt med høj frekvens, vil endvidere have en positiv indvirkning på byudviklingen i Sydhavnen. Det gælder såvel de nye byudviklingsområder som det gamle Sydhavnskvarter.

Parterne er enige om, at der anlægges en Sydhavnsmetro med 5 stationer; v. Fisketorvet, v. Frederiksholmsløbet, v. Slusen, v. Mozarts Plads og v. Ny Ellebjerg Station. Stationen ved Ny Ellebjerg slutter i terræn, mens de øvrige stationer anlægges som undergrundsstationer. Sydhavnsmetroen vil være en forlængelse af pendullinjen fra Nordhavnen til København H, og vil dermed blive en integreret del af trafikken på Cityringen. Den valgte linjeføring m.v. svarer til variant E i *Udredning af metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen* fra juni 2013, dog tilpasset således at stationen v. Slusen og v. Frederiksholmsløbet flyttes, så de anlægges som almindelige undergrundsstationer svarende til variant N og variant M i udredningen.

De samlede anlægsomkostninger for den valgte linjeføring med afgreningskammeret skønnes i 2014-priser at være ca. 8,6 mia. kr., inklusiv 30 pct. korrektionsreserve, og med et indskudsbehov på ca. 5,6 mia. kr., *jf. nedenstående tabel.*

<b>Mio. kr. 2014-priser</b>	<b>Uden reserve</b>	<b>Med 30 pct. reserve</b>
Anlægssum	6.636	8.626
Indskudsbehov	3.900	5.591
-heraf afgreningskammer	404	525

Sydhavnsmetroen forventes at åbne i 2023 og give en samlet vækst i metroen på 43.000 påstigere pr. hverdagsdøgn i 2025.

#### *Indskudsbehov for afgreningskammer og metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen*

Afgreningskammeret til Sydhavnsmetroen anlægges i 2015-17 for at realisere en ibrugtagning af Sydhavnsmetroen i 2023 og undgå senere driftsforstyrrelser på Cityringen.

Anlægsomkostningerne for afgreningskammeret er ca. 525 mio.kr. inkl. reserve. Statens bidrag udgør 263 mio. kr. inkl. korrektionsreserve. Midlerne indskydes i overensstemmelse med principperne i ny anlægsbudgettering (NAB).

Det resterende finansieringsbehov til afgreningskammeret samt etableringen af Sydhavnsmetroen finansieres med indskud af 2 mia. kr. fra Københavns Kommune i 2014 og med indskud af 1,7 mia. kr. fra By og Havn ligeledes i 2014. Eventuelle merudgifter herudover forudsættes finansieret af By og Havn og der reserveres et beløb svarende til projektets korrektionsreserve på 30 pct. (ekskl. statens andel af afgreningskammer) i By og Havns langtidsbudget.

Statens bidrag til den resterende del af finansieringen af Sydhavnsmetroen opnås ved, at staten overdrager 40 procentpoint af sin ejerandel af By og Havn I/S til Københavns Kommune.

Det er en forudsætning for ændringen af ejerandelene i By & Havn, at der anlægges en Sydhavnsmetro.

Parterne er enige om, at Københavns Kommune bærer hele risikoen for eventuelle budgetafvigelse, dvs. fordyrelser eller billiggørelser, for Sydhavnsmetroen (eksklusiv afgreningskammer), idet der udarbejdes en model, som sikrer, at Metroselskabet har de rette incitamentter til budgetoverholdelse.

Sydhavnsmetroen indgår i Metroselskabet på linje med de øvrige metroetafer, og der ændres ikke på ejerandelene i Metroselskabet.

Med Sydhavnsmetroen er der etableret et robust net af kollektiv trafik med banebetjening af en meget stor del af København. En eventuel yderligere udbygning af metrosystemet betragtes som tilkøb, som finansieres af den part, som ønsker det. Staten forudsættes ikke at bidrage til yderligere udbygning af metroen. I det omfang yderligere metroprojekter indebærer, at lovgivningen vedrørende metro skal ændres, vil Transportministeriet søge Folketingets tilslutning hertil.

Under hensyn til afgrensningens beliggenhed, bidrager Frederiksberg Kommune ikke til finansiering af anlægsomkostningerne for afgrensningen.

I forbindelse med VVM-undersøgelsen for Sydhavnsmetroen er der mulighed for at undersøge forskellige løsninger for placeringen af metrostationen v. Ny Ellebjerg. Parterne er enige om at drøfte disse løsninger med Frederiksberg Kommune.

### **Fremtidig udvikling af Nordhavnen**

Byggegrundene i de indre dele af Nordhavnen er i det store hele ved at være afsat. Som led i den kommende byudvikling af de ydre dele af Nordhavnen, er der behov for at foretage yderligere investeringer i områdets infrastruktur.

Parterne noterer sig, at Københavns Kommune vil træffe beslutning om at anlægge et tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej og en Nordhavnstunnel (under Svanemøllebugten), som samlet forventes at koste 2,1 mia. kr. inklusiv korrektionsreserve. Finansieringen af tilkoblingsanlægget til Nordhavnsvej og en Nordhavnstunnel sker via By & Havn I/S.

Tilkoblingsanlægget gennemføres i 2014-2016, mens Nordhavnstunnelen anlægges senere i lyset af byudviklingen i Nordhavnen.

Eftersom staten har flest erfaringer og indsigt i anlæg af store vej-tunnelprojekter, er parterne tillige enige om, at det er hensigten, at Vejdirektoratet varetager rollen som bygherre for Nordhavnstunnelen på grundlag af en anlægslov. Der udarbejdes en model for den praktiske håndtering heraf, idet By & Havn eller Københavns Kommune forpligtes til at dække alle Vejdirektoratets direkte og indirekte omkostninger forbundet med projektet. Nordhavnstunnelen bliver, som en fortsættelse af Nordhavnsvejen, en kommunal vej.

Parterne er endvidere enige om at søge gennemført en beslutning om yderligere et antal metrostationer i Nordhavnen i takt med byudviklingen. Finansieringen opnås ved et bidrag fra By og Havn, medens resten forudsættes finansieret ved fremtidige passagerindtægter. Der er reserveret 1,5 mia. kr. hertil i By & Havns langtidsbudget, men parterne har endnu ikke lagt sig fast herpå.

Parterne noterer sig, at de beskrevne infrastrukturprojekter, inklusiv Sydhavnsmetroen, ikke er omfattet af det kommunale anlægsloft i overensstemmelse med normal praksis på området.

Københavns Kommune gennemfører supplerende VVM for både Sydhavnsmetroen og anlæg af yderligere metrostationer i Nordhavnen. Projekterne forudsættes omfattet af statens nye regelgrundlag for støj mv. fra metrobyggeri. Vejdirektoratet gennemfører VVM for Nordhavnstunnelen under Svanemøllebugten.

## **Overdragelsesaftale**

Statens ejerandel af By & Havn reduceres fra 45 pct. til 5 pct. Københavns Kommune overtager de 40 pct. 5 pct. fastholdes hos staten.

Værdien af By & Havn beregnes på baggrund af eksisterende arealer med lokalplan (Indre Nordhavn). Herudover beregnes værdien med udvikling af ydre Nordhavn og etablering af Nordhavnstunnellen samt et yderligere antal metrostationer. Endelig indgår i værdiansættelsen også den aktuelle værdi af By og Havns øvrige forretningsområder, fx havnevirksomhed, udlejningsporteføljen mv. jf. værdiansættelsesmodellen for By og Havn, som er valideret af Deloitte. Det bemærkes, at værdiansættelsen fsva. den del, der vedrører udvikling af Ydre Nordhavn baseres på udvikling af arealer, der i dag er hjemmel til at udvikle efter gældende lov. Enkelte af arealerne i Ydre Nordhavn ligger p.t. under en arealreservation til virksomheder med særlige beliggenhedsbehov. Dette er dog ikke en direkte hindring for yderligere byudvikling på længere sigt, eftersom "Lov om ændring af lov om Metroselskabet og Arealudviklingssselskabet I/S med flere love" af 14. juni 2011 giver mulighed for at kunne udvikle disse områder. Loven har forrang set i forhold til den aktuelle arealreservation. Behovet for at ændre disse arealreservationer vil blive vurderet i forbindelse med den ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingssselskabet I/S, som er nødvendig som led i reduktionen af den statslige ejerandel fra 45 % til 5 %, således at en byudvikling ikke hindres, hvilket må anses for at være det primære formål med de pågældende arealer.

Den samlede værdi af By & Havn skønnes at udgøre 5-6 mia. kr. Således vurderes det, at værdien af 40 pct. af By og Havn i størrelsesorden svarer til et evt. statsligt indskud i Sydhavnsmetroen på ca. 2¼ mia. kr.

Statens bidrag til Sydhavnsmetroprojektet udgøres således af en overførsel af hovedparten af den nuværende statslige ejerandel af By & Havn til Københavns Kommune (40 procentpoint). By & Havn råder over arealer, der på sigt repræsenterer endog ganske betydelige værdier. Dertil kommer, at Københavns Kommune med den valgte model opnår et væsentligt bidrag til finansiering af ny infrastruktur, der bliver en drivkraft i udvikling af nye byområder med en heraf følgende befolkningstilvækst.

## **Interessentskabskontrakt og vedtægter**

Staten vil med overdragelsen af 40 procentpoint af sin ejerandel reducere sin andel af bestyrelsesmedlemmer fra 3 til 2 medlemmer og Københavns Kommunes antal af bestyrelsesmedlemmer øges fra 3 til 4 medlemmer. Staten forudsætter dog, at væsentlige beslutninger i bestyrelsen træffes ved enstemmighed. Ved væsentlige beslutninger forstås beslutninger om By og Havns forretningsstrategi, budget, regnskab, udbetaling af udbytte og nye større anlægsprojekter.

Det fremgår af interessentskabskontrakten, at ejerne hæfter i det indbyrdes forhold for interessentskabets forpligtelser i forhold til ejernes respektive ejerandele. Statens hæftelse vil således efter overdragelsen reduceres fra 45 til 5 pct. Som følge af interessentskabskonstruktionen hæfter parterne imidlertid solidarisk, hvorfor By & Havn

fortsat vil have en statsgaranti, og selskabets adgang til at dække sit behov for låneoptag ved statslige genudlån vil blive opretholdt.

## **Arealanvendelse og jorddeponi**

Arealanvendelse af eksisterende områder samt tilladelse til nye opfyldninger håndteres indenfor rammerne af det statslige plansystem og med baggrund i lov om ændring af lov om By & Havn.

## **Videre proces**

Parterne er enige om:

- at aftalen forudsætter godkendelse i Borgerrepræsentationen, statens relevante beslutningsorganer samt tilslutning fra Frederiksberg Kommune
- at parterne lader sig repræsentere ved Kammeradvokaten i forbindelse med revision, opdatering med mere af aftaledokumenter mellem parterne og relevante selskabsdokumenter, og
- at By & Havn finansierer eventuelle udgifter ved implementering af aftalen, herunder omkostninger til Kammeradvokaten, revisor m.m.
- at den endelige principaftale søges underskrevet senest den 27. juni 2014
- at skæringsdato for det nye ejerforhold fastsættes til den 1. juli 2014.
- at ændring af ejerandele af By & Havn I/S og ændring af antallet af bestyrelsesposter til hver interessent gennemføres ved en ændring af Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S.