REVENTLOWSGADE – SAMARBEJDSAFTALE September 2019

København Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen

og

Metroselskabet I/S

Mellem

Københavns Kommune

Teknik- og Miljøforvaltningen

Islands Brygge 37

2300 København S

("Københavns Kommune" eller "Kommunen")

og

Metroselskabet I/S

Metrovej 5

2300 København S

CVR-nummer: 30823699

("Metroselskabet")

hver for sig benævnt "Part" og sammen benævnt "Parterne",

er der dags dato indgået aftale om grænsefladerne mellem hhv. anlægget af metrostationen København H og omdannelse af overfladearealerne på Reventlowsgade.

Indhold

1. Definitioner 4
1. Baggrund 5
2. Formål 5
3. Samarbejdsaftalens omfang 5
4. Organisering 5
5. Matrikulære forhold og andre ejerforhold 6
6. Adgangsforhold, grænseflader mv. i anlægsperioden 6
7. Ekstern kommunikation 7
8. Ikrafttræden og ophør 8
9. Tvister 8
10. Ændring af aftalen 8
11. Underskrifter 8

BILAG

Bilag 1 Aftalearealet

Bilag 2 Plantegning af negativzoner for Metroselskabets anlæg

Bilag 3 Anlægsaftale af juli 2011

Bilag 4 Metroselskabets apterings- og beplantningsplan for Reventlowsgade

Bilag 5 Økonomioversigt

1. Definitioner

Nedenstående termer og udtryk har følgende betydning, medmindre andet fremgår af konteksten

1.1 "Aftaleareal" betyder det areal, der er omfattet af Samarbejdsaftalen. Aftalearealet er i bilag 1 omsluttet af den viste aftalegrænse. De forhold der er reguleret af Samarbejdsaftalen, er beliggende inden for aftalegrænsen

1.2 "Metrostation" betyder den metrostation, der anlægges i og under Stampesgade vest for Hovedbanegården H

1.3 "Hovedtrappe" betyder trappe, der fungerer som hovedadgang til Metrostationen

1.4 "Bitrappe" betyder trappe, der fungerer som både nødtrappe og supplerende adgang til Metrostationen.

1.5 "Omstigningstunnel" betyder den underjordiske tunnel, der etableres af Metroselskabet i forbindelse med anlægget af Metrostationen og slutter sig til Perrontunnellen.

1.6 "Perrontunnellen" betyder den eksisterende tunnel, der tilhører DSB og er beliggende på Banedanmarks areal under overfladen.

1.7 "Stationsplads" betyder Vejareal beliggende ved nedgangene til Metrostationen.

1.8 "Byinventar" betyder bl.a. skraldespande, flaskecontainere, kanylebeholdere, vandpost, bænke, cykelstativer, pullerter, trafikskilte, reklamestandere mv.

1.9 "Negativzoner" betyder bl.a. flugt- og brandredningsareal jf. bilag 2.

1.10 "Lokalplan" betyder Lokalplan nr. 466 for København H Metrostationsplads bekendtgjort 2. maj 2012.

1.11 Bilag er en integreret del af Samarbejdsaftalen og anses for at være inkorporeret i Samarbejdsaftalen.

1. Baggrund

1.1 I henhold til Cityringloven og Anlægsaftale af juli 2011 (bilag 3) anlægger Metroselskabet en metrostation på Stampesgade med tilhørende bitrappe i Reventlowsgade.

1.2 Med åbning af metroen vil området skulle håndtere et langt større antal fodgængere og cyklister end i dag. Københavns Kommunes har derfor i samarbejde med DSB igangsat et trafikprojekt for Reventlowsgade med fokus på etablering af cykelparkering for at imødekomme det større antal fodgængere og cyklister.

2. Formål

2.1 Formålet med Samarbejdsaftalen er at beskrive Parternes rettigheder og forpligtelser i anlægsfasen samt at fastlægge grænseflader mellem Parternes anlæg.

2.2 Parterne forpligtes til at samarbejde og koordinere i planlægningsfasen og udførelsesfasen.

3. Samarbejdsaftalens omfang

3.1 Inden for aftalearealet, der fremgår af bilag 1, etableres følgende anlæg.

1. Metrostation inkl. perron, elevatorer, Hovedtrappe og Bitrappe, teknikrum, ledningsanlæg mv.
2. Stationsplads på Stampesgade, inkl. permanent cykelparkering
3. Bitrappe til Reventlowsgade, herunder afgrænset pladsområde med belægning mv.
4. Omstigningstunnel, der slutter sig til Perrontunnellen
5. Facaderenovering
6. Omdannelse af Reventlowsgade, herunder plads-, fortovs- og vejbelægninger inkl. afstribninger, afvandings- og afløbssystemer, beplantning, byinventar, cykelparkering mv.

3.2 Ledningsarbejder, bortset fra ovenstående nævntes tilslutning til de offentlige net, er ikke omfattet af Samarbejdsaftalen, men behandles på sædvanlig vis som et forhold mellem hhv. Metroselskabet og ledningsejerne og Kommunen og ledningsejerne.

4. Organisering

4.1 Metroselskabet har udpeget Signe Bondo Ellegaard, som projektleder og kan træffe bindende beslutninger vedrørende Metroselskabets anlæg på vegne af Metroselskabet.

4.2 Københavns Kommune har udpeget Karsten Kølbel Sørensen, Byens Fysik, som projektleder og kan træffe bindende beslutninger vedrørende Københavns Kommunes anlæg på Reventlowsgade på vegne af Byens Fysik

5. Matrikulære forhold og andre ejerforhold

5.1 Anlæggene etableres på offentligt Vejareal, hvor Københavns Kommune er vejmyndighed og på grundarealet matr. 407, Vestervold kvarter, København, der er ejet af Banedanmark, mens Banegårdsbygningen er ejet af DSB.

5.2 Ejerforholdene for så vidt angår anlæggene er følgende:

1. Metrostation inkl. perron, elevatorer, Hovedtrappe og Bitrappe, teknikrum, ledningsanlæg mv. ejes af Metroselskabet

2. Stationsplads på Stampesgade er offentligt Vejareal med Københavns Kommune som ejer og vejmyndighed. Plads-, fortovs- og vejbelægninger, inkl. afstribninger, afvandings- og afløbssystemer, belysning, beplantning og byinventar overdrages af Metroselskabet til Kommunen i henhold til det i bilag 3 aftalte.

3. Det afgrænsede pladsområde på Reventlowsgade ved Metroselskabets Bitrappe er offentligt Vejareal med Københavns Kommune som ejer og vejmyndighed. Plads-, fortovs- og vejbelægninger, inkl. afstribninger, afvandings- og afløbssystemer, belysning, beplantning og byinventar overdrages af Metroselskabet til Kommunen i henhold til det aftalte i bilag 3.

4. Metroselskabet ejer omstigningstunnellen fra Metrostationen og frem til det sted, hvor tunnelen skærer den del af ejendomsskellet mellem Reventlowsgade og Jernbanestationen, som ligger nærmest Metrostationen. DSB ejer den øvrige del.

5. Reventlowsgade er offentligt Vejareal med Københavns Kommune som ejer og vejmyndighed. Plads-, fortovs- og vejbelægninger, inkl. afstribninger, afvandings- og afløbssystemer, belysning, beplantning og byinventar ejes af Københavns Kommune.

6. Adgangsforhold, grænseflader mv. i anlægsperioden

6.1 Metroselskabet projekterer og udfører anlæggene i pkt. 3.1 nr. 1-5. Anlæggene er under udførelse frem til ultimo februar 2020

6.2 Arbejder inden for negativzoner jf. Bilag 2 skal til enhver tid være koordineret med Metroselskabet ved kontakt til byggeprojekt@m.dk.

6.3 Ifølge Lokalplanen skal Metroselskabet etablere en række cykelstativer inden for stationspladsområdet. Inden for aftalearealet overgår Metroselskabets forpligtelse til etablering af cykelstativer til Københavns Kommune. Antallet af cykelstativer fremgår af bilag 4.

6.4 Parterne er enige om, at udførelse af helleanlægget i Kvægtorvsgade/Tietgensgade jf. bilag 1 overgår til Københavns Kommune, såfremt det ikke er muligt at etablere denne inden for Metroselskabets stationspladsentreprenørs anlægsperiode.

6.5 Parterne er enige om, at brosten som Metroselskabet har pillet op fra Reventlowsgade, der er offentligt Vejareal med Københavns Kommune som ejer og vejmyndighed, gives vederlagsfrit til Københavns Kommune.

6.6 Aftalearealet overdrages fra Metroselskabet til Københavns Kommune. Metroselskabet indkalder til afleveringsforretning. Aftalearealet overdrages i grus afgrænset med let hegn. Ved afleveringsforretning overtager Københavns Kommune forpligtelsen til at holde aftalearealet afskærmet fra offentlig færdsel.

6.7 Københavns Kommune og DSB projekterer og anlægger anlægget i pkt. 3.1 nr. 6 efter overdragelsen af aftalearealet fra Metroselskabet.

7. Ekstern kommunikation

7.1 Parterne er enige om at foretage forudgående koordinering af deres respektive eksterne kommunikation, såfremt dette omhandler anlæggenes koordinering og grænsefladerne.

8. Betaling

8.1 Metroselskabet betaler Københavns Kommune for den del der udgår fra Metroselskabets stationsplads projekt jf. pkt. 5.2 stk. 2 og stk. 3 der jf. bilag 5 er anslået til **2.009.865** ekskl. moms.

8.2 Københavns Kommune sender faktura til Metroselskabet der dækker udgifterne angivet i pkt. 8.1

8.3 Københavns Kommune påtager sig enhver risiko i tilfælde af, at det viser sig, at omkostningerne bliver dyrere at gennemføre end forudsat. Metroselskabet kan således ikke blive pålagt at betale mere end anført i pkt. 8.1

8.4 Eventuel besparelse i forhold til det i pkt. 8.1 angivne beløb tilfalder Københavns Kommune.

9. Ikrafttræden og ophør

9.1 Samarbejdsaftalen træder i kraft, når Parterne har underskrevet aftalen og løber indtil anlæggene i pkt. 3 er udført.

10. Tvister

10.1 Såfremt der måtte opstå uenighed mellem Parterne, skal tvisten løftes op i Parternes respektive organisationer, hvor Parterne ved direkte forhandling er forpligtet til at forsøge at finde en mindelig løsning. Enhver tvist, som der ikke kan findes en mindelig løsning på, skal afgøres ved voldgift.

11. Ændring af aftalen

11.1 Parterne kan ikke efter aftalens indgåelse anfægte de krav og ønsker, der er aftalt mellem parterne. Enhver ændring til aftalen kan alene ske ved et tillæg til denne aftale og skal underskrives af Parterne.

12. Underskrifter

For Københavns kommune

København Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, Byens Fysik
Lone Byskov, Vicedirektør

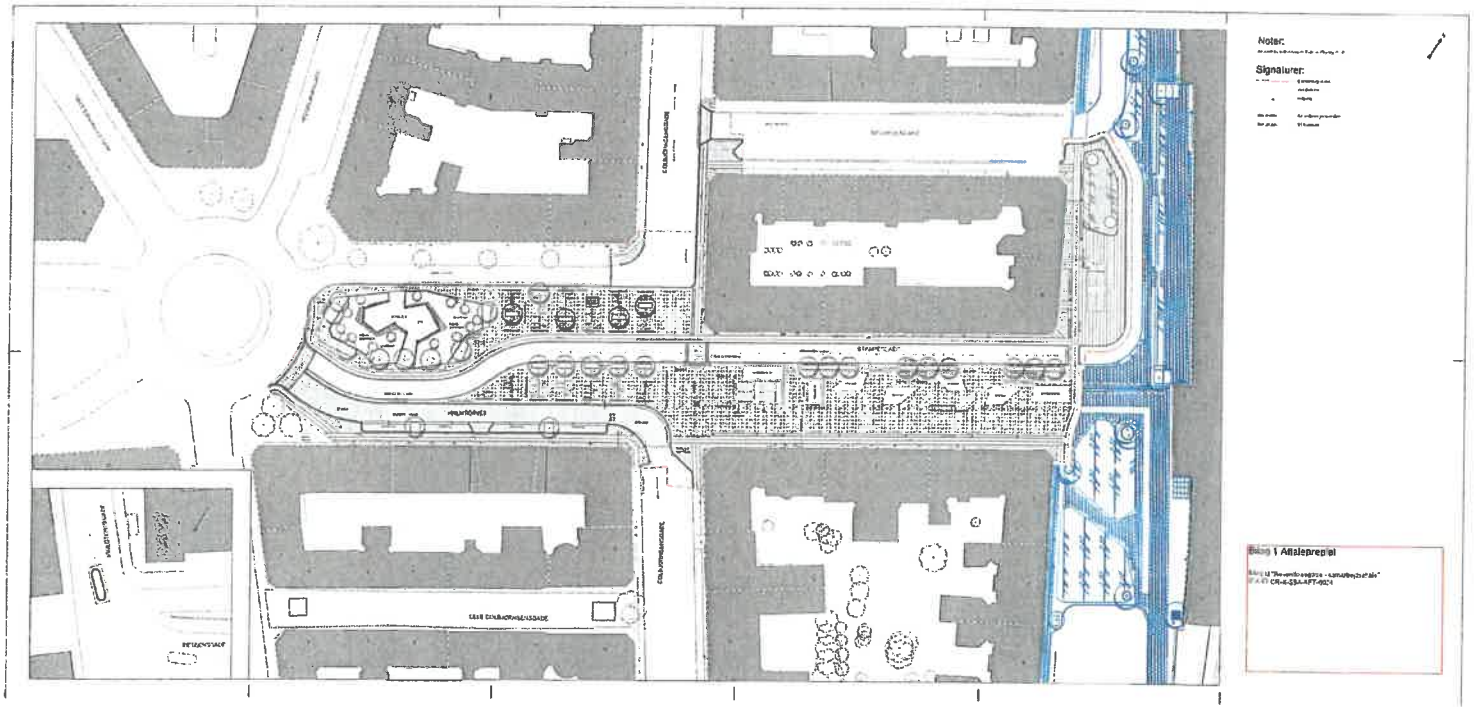
For Metroselskabet I/S

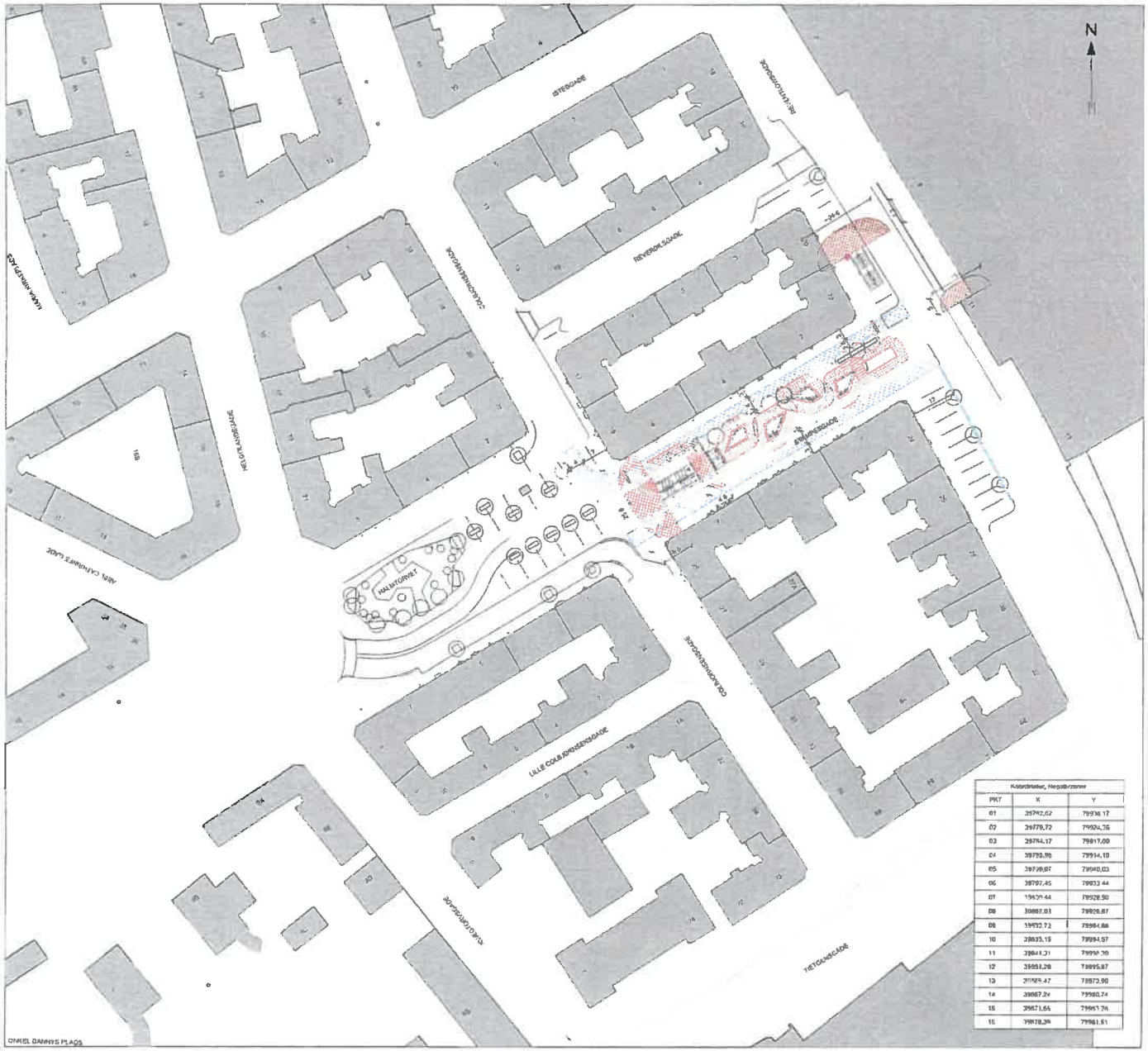
23/9-2019

Erik Skotting, Teknisk direktør

19/9.19

Tom Kaj Christensen, Anlægschef


Noter:
Signaturer:
Bilag 1 Afstandsprofil

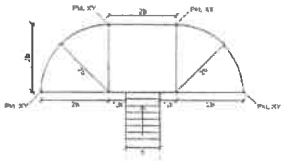


Koordinater, Nøgleborizner		
PKT	X	Y
01	39742,62	79936.17
02	39779,72	79924,26
03	39764,17	79917,00
04	39799,90	79914,19
05	39799,87	79940,03
06	39797,45	79933.44
07	39830.44	79928.90
08	39867,83	79926,87
09	39932,72	79984,66
10	39835,15	79994,57
11	39841,31	79998,39
12	39851,28	79995,87
13	39856,47	79973,90
14	39867,24	79980,74
15	39871,66	79961,74
16	39878,39	79961,51

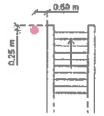
Noter:

Anvendt koordinatsystem: System Cityringen (SCR).
Alle mål er angivet i meter.
Areal til placering af politiets indsatsledervogne og brandvæsenets inspektionsvogne er ikke vist.

Definition af flugt- og/eller beredskabsareal:



Placering af alarmgiver:



Signaturer:

- Brandredningsareal
- Flugt- og/eller beredskabsareal
- Røgventilationsareal
- Friareal til krydsning
- 25 Husnummer
- Område af brandredningsflugtvej
- Alarmgiver

Alarmeringsadresse:

Raventhowsgade 20A
1551 København V

Foreløbig

Ver.	Ændr.	Ændr. tekst	Designed	Drawn	Approved

Metroselskabet I / S
Cityringen MCW

Preliminary Design	WBS	71926
København H	Drawn	ALBF
Civil Works	Designed	ALBF
Nøgleborizner	Checked	
	Approved	
Områdeplan	Scale	1:500(A1),1:1000(A3)
	Date	2016-03-04

COWI — COWI ANLÆ SYSTRA P/S, Parallelvej 2, 2800 Kongens Lyngby
Document No. MCW-3-SSA-CIV-HCH-DWG-201
Ver. 1.5

ANLÆGSAFTALE – KØBENHAVN H Juli 2011

Metroselskabet

og

DSB

og

Banedanmark

og

Københavns Kommune

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Definitioner, fortolkning og bilag 3
2. Baggrund 7
3. Formål 8
4. Anlægsaftalens omfang 8
5. Særligt om etablering af rejsekortstandere 9
6. Lokalplan, Tilkøb og ændringer 9
7. Matrikulære forhold og øvrige ejerforhold 10
8. Lejekontrakter 11
9. Anlæggenes projektering og udførelse 11
10. Adgangsforhold mv. i anlægsperioden 12
11. Drift og Vedligeholdelse i anlægsperioden 12
12. Sikkerhed 13
13. Jording og potentialudligning 13
14. Forpladsarbejder og retablering 14
15. Overdragelse af Anlæggene 14
16. Betaling 15
17. Erstatning 16
18. Overdragelse af rettigheder og forpligtelser 16
19. Ekspropriationskommissionens godkendelse mv. 17
20. Ikrafttræden og ophør 17
21. Tvister 17
22. Underskrivelse 18

BILAG

Bilag 1 Omstigningsanlæg, ARL-0-AR-TAFTL-Kh-TGN-200, version 1.0.
Bilag 2 Administrative arealer, ARL-0-AR-TAFTL-Kh-TGN-201, version 1.0.
Bilag 3 Ejerforhold i terræn, ARL-0-AR-TAFTL-Kh-TGN-206, version 1.0.
Bilag 4 Ejerforhold under terræn, ARL-0-AR-TAFTL-Kh-TGN-211, version 1.0.
Bilag 5 Ejerforhold i vertikalt plan, ARL-0-AR-TAFTL-Kh-TGN-216, version 2.0.

Mellem

Metroselskabet I/S
CVR-nummer: 30823699
Metrovej 5
2300 København S
("Metroselskabet")

og

DSB
CVR-nummer: 25060053
Sølvgade 40
1349 København K
("DSB")

og

Banedanmark
CVR-nummer: 18632276
Amerika Plads 15
2100 København Ø
("Banedanmark")

og

Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen
Islands Brygge 37, st.
2300 København S
("Københavns Kommune" eller "Kommunen")

hver for sig benævnt "Part" og sammen benævnt "Parterne",

er der dags dato indgået aftale om anlægget af Metrostationen som defineret nedenfor.

1. Definitioner, fortolkning og bilag

1.1 Definitioner

Nedenstående termer og udtryk har følgende betydning, medmindre andet fremgår af konteksten:

1.1.1 "Aftaleareal" betyder det areal, der er omfattet af Anlægsaftalen. Aftalearealet er i bilag 2 og 3 omsluttet af den viste

		aftalegrænse. De forhold, der er reguleret af Anlægsaftalen, er beliggende inden for aftalegrænsen.
1.1.2	"Anlæg"	betyder: 1. Metrostation inkl. perron, elevatorer, Hovedtrappe og Bitrappe, teknikrum, ledningsanlæg mv. 2. Omstigningstunnel, der slutter sig til Perrontunnelen 3. Elevatorer fra Perrontunnelen til de seks jernbaneperroner samt elevator i Banegårdsbygningen mod Reventlowsgade 4. Midlertidig erstatning for cykelparkering, der inddrages i anlægsperioden 5. Stationsforplads inkl. permanent cykelparkering 6. Ombygning af Banegårdsbygningen 7. Retableringsarbejder Anlæggene er beskrevet i pkt. 4.2.
1.1.3	"Anlægsaftale"	betyder denne aftale, herunder ethvert bilag til Anlægsaftalen.
1.1.4	"Bagagehal"	betyder lokale med opbevaringsbokse til bagage samt bagageopbevaring med personlig betjening. Der er indgang til Bagagehallen fra Reventlowsgade.
1.1.5	"Banegårdsbygning"	betyder Jernbanestationens samlede bebyggelse.
1.1.6	"Bekendtgørelse"	betyder bekendtgørelse nr. 588 af 7. juni 2007 om placering og udformning af stationer og skakte m.m.
1.1.7	"Betalingsareal"	betyder nærområdet omkring Metrostationen inden for hvilket Metroselskabet foretager en fuldstændig retablering af overfladen, jf. Bekendtgørelsen. Betalingsarealet, hvis grænse er beliggende 15 m fra Metrostationen, er markeret på bilag 2. Betalingsarealet er en del af Stationsforpladsen.
1.1.8	"Bilag"	betyder ethvert bilag til Anlægsaftalen.
1.1.9	"Bitrappe"	betyder trappe, der fungerer som både nødtrappe og supplerende adgang til Metrostationen.
1.1.10	"Byinventar"	betyder bl.a. skraldespande, flaskecontainere, kanylebeholdere, vandpost, pissoirer, bænke, buslæskærme, cykelstativer, pullerter, trafikskilte, parkeringsautomater, stoppestedstandere, reklamestandere, telefonbok-

		se, springvand, statuer, gøglerstik samt informationsudstyr vedrørende Movias busser.
1.1.11	"Cityring"	betyder den metro, der projekteres, anlægges og drives af Metroselskabet i henhold til lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring.
1.1.12	"Cityringlov"	betyder lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring.
1.1.13	"Cykeltrappe"	betyder trappe, der fungerer som nødtrappe, supplerende adgang til Metrostationen, samt nedgang til cykelparkering.
1.1.14	"Drift"	betyder udførelse af tekniske og administrative aktiviteter, der efter ibrugtagning af anlæg sikrer anlæggets funktion. Ved drift af Vejanlæg er der bl.a. tale om snerydning og glatførebekæmpelse, renholdelse (herunder fjernelse af graffiti), pasning af beplantning, drift af tekniske installationer, udlejning af stadepladser og tilladelse til råden over Vejarealer, herunder gravetilladelser.
1.1.15	"Driftsaftale"	betyder den aftale, der beskriver Parternes rettigheder og forpligtelser i driftsfasen samt fastlægger de permanente grænseflader mellem Parternes anlæg.
1.1.16	"Ekspropriationskommission"	betyder den kommission, der er nedsat i medfør af Ekspropriationsproceslovens § 5.
1.1.17	"Ekspropriationsproceslov"	betyder lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.
1.1.18	"Entreprenør"	betyder den entreprenør, der udfører bl.a. Anlæggene efter aftale med Metroselskabet.
1.1.19	"Forhandlingsprotokol"	betyder forhandlingsprotokollen for ekspropriationskommissionen vedrørende anlæg i henhold til Cityringloven.
1.1.20	"Hovedtrappe"	betyder trappe, der fungerer som hovedadgang til Metrostationen.
1.1.21	"Jernbane"	betyder det eksisterende skinnenet, der anvendes til bl.a. S-tog, regionaltog og InterCity.

1.1.22	"Jernbanestation"	betyder den eksisterende hovedbanegård.
1.1.23	"Kommissarius"	betyder Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne.
1.1.24	"København H"	betyder Metrostationen og Jernbanestationen.
1.1.25	"Metrostation"	betyder den metrostation, der anlægges i og under Stampesgade vest for Jernbanestationen.
1.1.26	"Nødtrappe"	betyder trappe, der alene fungerer som nødudgang fra Metrostationen.
1.1.27	"Omstigningstunnel"	betyder den underjordiske tunnel, der etableres af Metroselskabet i forbindelse med anlægget af Metrostationen og slutter sig til Perrontunnelen.
1.1.28	"Perrontunnel"	betyder den eksisterende tunnel, der tilhører DSB og er beliggende på Banedanmarks areal.
1.1.29	"Principaftale"	betyder aftale indgået den 2. december 2005 mellem regeringen, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om etablering af en Cityring mv.
1.1.30	"Stationsforplads"	betyder Vejareal beliggende eksempelvis ved nedgangene til Metrostationen og som bl.a. sikrer passagererne adgang fra Jernbanen til Metrostationen og omvendt. Stationsforpladsen er delt i tre områder og er markeret på bilag 2. Betalingsarealet omfatter en del af Stationsforpladsen.
1.1.31	"Tilkøb"	betyder Københavns Kommunes og statens, herunder DSB's og Banedanmarks, eventuelle beslutninger om særlige udformninger/forbedringer mv. af stationer, jf. Cityringlovens § 6, stk. 1.
1.1.32	"Trappehus"	betyder den del af Banegårdsbygningen, der delvist er beliggende henover Omstigningstunnelen og som indeholder trappe fra Reventlowsgade til Bagagehallen.
1.1.33	"Udredning"	betyder Teknisk dokumentationsrapport, Udredning om Cityringen af maj 2005.
1.1.34	"Vedligeholdelse"	betyder udførelse af tekniske og administrative aktiviteter, herunder fornyelse, der er nødvendige at gen-

		nemføre for at sikre, at Anlægget til stadighed fremstår i en tilfredsstillende tilstand såvel teknisk som æstetisk.
1.1.35	"Vejanlæg"	betyder plads-, fortovs- og vejbelægninger, herunder afstribninger, afvandings- og afløbssystemer og kantstene samt belysningsmaster inkl. armaturer og forsyningsledninger, signalstandere og signalanlæg.
1.1.36	"Vejareal"	betyder veje, gader, broer og pladser, der er åbne for almindelig færdsel og som administreres af Kommunen i henhold til Vejloven. Et vejareal har ikke nødvendigvis matrikulær status som vej, men kan fx være jernbaneareal.
1.1.37	"Vejlov"	betyder lov nr. 893 af 9. september 2009 om offentlige veje.
1.1.38	"Voldgiftslov"	betyder lov nr. 553 af 24. juni 2005 om voldgift.

1.2 Fortolkning

Der er forhold, der er omfattet af besigtigelsen og ekspropriationen, jf. pkt. 2.7, men som ikke er omfattet af Anlægsaftalen. Hvis der er uoverensstemmelse mellem ekspropriationen og Anlægsaftalen, har ekspropriationen forrang.

1.3 Bilag

Bilag er en integreret del af Anlægsaftalen og anses for at være inkorporeret i Anlægsaftalen.

2. Baggrund

2.1 Efter aftale mellem staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune blev der iværksat et udredningsarbejde om mulighederne for at etablere Cityringen. Overvejelserne er beskrevet i Udredningen, og efterfølgende blev Principaftalen indgået.

2.2 Udredningen og Principaftalen er baggrunden for Cityringloven og Bekendtgørelsen.

2.3 Københavns Kommunes og Frederiksberg Kommunes forslag til kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse og miljørapport, jf. Cityringlovens § 3, stk. 3, blev vedtaget henholdsvis den 29. januar og den 26. januar 2009.

2.4 Københavns Kommunes og Frederiksberg Kommunes koordinerede indstilling om godkendelse af anlægget, jf. Cityringlovens § 4, stk. 1, blev godkendt af transportministeren den 27. marts 2009.

2.5 Metrostationen er en af de 17 metrostationer, der anlægges af Metroselskabet i henhold til Cityringloven. I forbindelse med anlægget af Metrostationen vil der blive omlagt ledninger og bl.a. anlagt følgende:

- Hovedtrappe og elevator til Stampesgade
- Bitrappe til Reventlowsgade
- Elevator i Banegårdsbygningen mod Reventlowsgade
- Omstigningstunnel, der slutter sig til Perrontunnelen
- Elevatorer fra Perrontunnelen til de seks jernbaneperroner
- Stationsforplads

Derved vil der blive skabt adgangsveje mellem Cityringen og Jernbanen, hvorved København H vil fungere som omstigningsstation. Omstigningsanlæggene fremgår af **bilag 1**.

2.6 Metroselskabets anlægsarbejder medfører desuden ændringer i Banegårdsbygningen, herunder Bagagehallen og de lokaler, der af DSB er udlejet til Københavns Cykler ApS.

2.7 Den 25. og 26. august 2009 samt 2. og 3. februar 2010 blev der afholdt henholdsvis besigtigelses- og ekspropriationsforretning bl.a. vedrørende København H. Der henvises til Forhandlingsprotokollen, 7. hæfte, side 85-107 og 26. hæfte, side 271-291.

3. Formål

3.1 Formålet med Anlægsaftalen er at beskrive Parternes rettigheder og forpligtelser i anlægsfasen samt at fastlægge grænsefladerne mellem Parternes anlæg.

4. Anlægsaftalens omfang

4.1 Inden for Aftalearealet, der fremgår af **bilag 2**, etablerer Metroselskabet Anlæggene.

4.2 Anlæggene kan opdeles i

(1) Anlæg, der udføres af Metroselskabet og overdrages til Københavns Kommune, herunder plads-, fortovs- og vejbelægninger inkl. afstribninger, afvandings- og afløbssystemer, belysningsmaster inkl. armaturer og forsyningsledninger, signalstandere og signalanlæg, beplantninger samt tilslutninger til eksisterende bygninger og vejbelægninger.

(2) Anlæg, der udføres af Metroselskabet og overdrages til DSB, herunder elevatorer fra Perrontunnelen til de seks jernbaneperroner samt elevator i Banegårdsbygningen mod Reventlowsgade. Elevatorer overdrages inkl. tilhørende installationer, herunder pumpe til afvanding af elevatorskakt.

(3) Anlæg, der udføres af Metroselskabet og overdrages til Banedanmark, herunder perronbelægninger.

(4) Anlæg, der udføres af Metroselskabet og som forbliver Metroselskabets ejendom, herunder ovenlys for stationsrum, trappeanlæg med rækværker og elevatorer, ventilationsindtag, stigrør, informationsudstyr med tilhørende ledningsanlæg, installationer med tilslutning til stik på offentlige forsyningsledninger og kabelbrønde for Cityringens ledninger.

(5) Byinventar, der efter aftale i hvert enkelt tilfælde, leveres og opsættes enten af Metroselskabet, Københavns Kommune eller tredjemand og som overdrages til Københavns Kommune eller tredjemand.

4.3 Ledningsarbejder, bortset fra de under pkt. 4.2 nævnte Anlægs tilslutning til de offentlige net, er ikke omfattet af Anlægsaftalen, men behandles på sædvanlig vis som et forhold mellem Metroselskabet og ledningsejerne.

5. Særligt om etablering af rejsekortstandere

5.1 I forbindelse med etableringen af rejsekortsystemet skal der opsættes rejsekortstandere, således at passagerer kan tjekke ind og ud.

5.2 Metroselskabet, DSB og Banedanmark drøfter opsætningen af rejsekortstandere i arbejdsgruppen, jf. pkt. 9.5, således at bl.a. opsætningen koordineres med udførelsen af Anlæggene.

6. Lokalplan, Tilkøb og ændringer

6.1 Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning har besluttet, at der skal udarbejdes lokalplaner for stationsforpladserne i Københavns Kommune.

Metroselskabet og Københavns Kommune vil fastlægge stationsforpladsernes fremtidige udformning i dialog med borgere, interessenter og lokaludvalg. Dialogen startede i foråret 2010. Efter dialogen vil lokalplanerne blive udarbejdet.

Lokalplanerne vil angive de af transportministeren godkendte og dermed endeligt fastlagte elementer (stationernes placering, trappernes og elevatortårnes placering samt ovenlysåbninger og ventilationselementer m.m.), der danner udgangspunkt for stationsforpladsernes indretning.

Der er ved udarbejdelsen af Anlægsaftalen taget udgangspunkt i "Byrumsprogrammer – 2010", men lokalplanerne kan medføre ændringer.

6.2 Hvis lokalplanerne medfører ændringer af Anlæggene, udarbejdes der et tillæg til Anlægsaftalen og Bilag revideres.

6.3 Københavns Kommune og staten, herunder DSB og Banedanmark, kan træffe beslutning om Tilkøb. Eventuelle beslutninger om Tilkøb skal træffes således, at de kan indgå ved udarbejdelsen af udbudsmaterialet for det samlede cityringsprojekt. Der henvises til Cityringlovens §§ 3 og 6.

6.4 Den 9. september 2009 er der indgået aftale om Tilkøb mellem Metroselskabet og Københavns Kommune, hvorefter Metrostationen sænkes (0,5 m) af hensyn til træer. Derudover flyttes trykudligningsrist af hensyn til etablering af cykelrute. Der er taget højde for disse ændringer ved udarbejdelsen af Anlægsaftalen.

6.5 Hvis der bliver indgået yderligere aftaler om Tilkøb, er Tilkøbene omfattet af Anlægsaftalen. Der udarbejdes i givet fald et tillæg til Anlægsaftalen og Bilag revideres.

6.6 Det er Metroselskabet, der er ansvarlig for udarbejdelse af tillæg til Anlægsaftalen og revidering af Bilag og afholder omkostningerne hertil.

7. Matrikulære forhold og øvrige ejerforhold

7.1 Anlæggene etableres på offentligt Vejareal, hvor Københavns Kommune er vejmyndighed og på grundarealet matr.nr. 407, Vestervold Kvarter, København, der er ejet af Banedanmark, mens Banegårdsbygningen er ejet af DSB. Desuden ejer DSB underjordiske bygningskonstruktioner i det offentlige Vejareal. Ejerforholdene fremgår af **bilag 3** og **bilag 4**. Endvidere fremgår princippet for ejerforhold i vertikalt plan af **bilag 5**.

7.2 Ejerforholdene for så vidt angår Anlæggene er følgende:

(1) Metrostation inkl. perron, elevatorer, Hovedtrappe og Bitrappe fra Metrostation til terræn samt teknikrum og ledningsanlæg mv. ejes af Metroselskabet.

(2) Metroselskabet ejer Omstigningstunnelen fra Metrostationen og frem til det sted, hvor tunnelen skærer den del af ejendomsskellet mellem Reventlowsgade og Jernbanestationen, som ligger nærmest Metrostationen. DSB ejer den øvrige del. Se endvidere bilag 4.

(3) Elevatorer fra Perrontunnelen til de seks jernbaneperroner samt elevator i Banegårdsbygningen mod Reventlowsgade ejes af DSB. Elevatorer overdrages inkl. tilhørende installationer, herunder pumpe til afvanding af elevatorskakt.

(4) Stationsforpladsen er offentlig vej med Københavns Kommune som vejmyndighed.

8. Lejekontrakter

8.1 Det er i forbindelse med etableringen af Cityringen nødvendigt at ombygge de lokaler, der af DSB er udlejet til Københavns Cykler ApS. DSB har som udlejer erklæret sig indforstået med ombygningen. Metroselskabet betaler eventuel ekspropriationserstatning til lejeren. DSB tager som udlejer forbehold for at gøre et erstatningskrav gældende mod Metroselskabet som følge af ombygningen af lokalerne, lejerens eventuelle opsigelse el. lign.

9. Anlæggenes projektering og udførelse

9.1 Metroselskabet forestår projektering og udførelse af Anlæggene.

9.2 Perrontunnelen lukkes for almindelig adgang i en del af anlægsperioden, jf. pkt. 10.3. Dette kan først ske, når regionaltogsperronen på Nørreport Station er genåbnet ca. december 2013 ifølge den foreløbige tidsplan.

9.3 Metroselskabet indhenter de nødvendige godkendelser om bl.a. jernbanesikkerhedsmæssige og bygningsmæssige forhold, jf. bl.a. Cityringlovens § 15. Metroselskabet inddrager DSB og Banedanmark i godkendelsesprocessen.

9.4 Metroselskabet kan bestille sporspærring og kørestrømsafbrydelser på Jernbanen i et omfang, som svarer til, hvad der er praksis for ved DSB's og Banedanmarks egne tilsvarende arbejder. Sådanne bestillinger sker administrativt i henhold til Banedanmarks almindelige retningslinjer herfor.

9.5 Parterne har etableret en arbejdsgruppe, der bl.a. følger Anlæggenes projektering og udførelse. Arbejdsgruppen skal gennemgå dispositionsforslag og administrere en sikkerhedsplan samt sikre, at der er en tæt kontakt mellem Parterne, bl.a. således, at eventuelle konflikter mellem Jernbanens drift og anlægget af Metrostationen løses løbende. Derudover får arbejdsgruppen udbudsmaterialet i høring, herunder til kommentering. I arbejdsgruppen skal Parternes kontaktpersoner udpeges, således at der ikke er tvivl om, hvem der skal underrettes, hvis der indtræffer uheld el.lign.

9.6 EU-Kommissionen har den 21. december 2007 truffet beslutning vedrørende den tekniske specifikation for interoperabilitet for "bevægelseshæmmede" i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog og højhastighedstog. Det fremgår af beslutningens pkt. 7.3.1, 4. pkt., at der i alle tilfælde af omlægning eller fornyelse på stationen skal foretages en høring af de enheder, der har ansvaret for forvaltningen af

bydelen med henblik på at sikre, at tilgængelighedskravene bliver opfyldt, ikke blot inde på stationen, men også med hensyn til adgangen til stationen.

Spørgsmålet om tilgængelighed har været drøftet mellem Parterne i forbindelse med indgåelse af Anlægs- og Driftsaftalen, og der vil i øvrigt blive udarbejdet lokalplaner for Stationsforpladsen. Der er således gennemført den fornødne høring.

10. Adgangsforhold mv. i anlægsperioden

10.1 Metroselskabet tilrettelægger arbejderne med størst mulig hensyntagen til driften af Jernbanen, jf. dog pkt. 9.4.

10.2 Til erstatning for den cykelparkering, der inddrages i anlægsperioden etablerer Metroselskabet efter aftale med Københavns Kommune en midlertidig cykelparkering, der drives og vedligeholdes af DSB.

10.3 Under anlæg af elevatorer samt Omstigningstunnelens tilslutning til Perrontunnelen er følgende forhold gældende:

- Perrontunnelen lukkes for almindelig adgang i en del af anlægsperioden efter nærmere aftale med DSB.
- De to adgangstrapper til 1. sal i Trappehuset lukkes.
- Da adgangstrapperne lukkes og 1. sal i Trappehuset skal ombygges, hvor elevatoren gennembryder etageadskillelsen, kan lokalerne på 1. sal ikke benyttes i anlægsperioden.
- Adgang til pumperum i Trappehuset opretholdes gennem byggepladsen.
- Der etableres en ny flugtvej fra den sydlige ende af bagagegangen via det ekstra bagagerum, jf. bilag 3. Flugtvejen etableres som en trappe fra Bagagehallen direkte til Reventlowsgade.

10.4 DSB og Metroselskabet afklarer i fællesskab, om brandmyndighederne (MSURR) har bemærkninger til de i pkt. 10.3 beskrevne anlægsarbejder.

10.5 DSB tager forbehold for at gøre et erstatningskrav gældende mod Metroselskabet som følge af anlægsarbejderne, der er beskrevet i pkt. 10.3.

11. Drift og Vedligeholdelse i anlægsperioden

11.1 Metroselskabet har ansvaret for Drift og Vedligeholdelse af Vejarealer, der ved arbejdspladshegn er afskærmet for offentligheden.

11.2 Københavns Kommune har som vejmyndighed ansvaret for Drift og Vedligeholdelse af den øvrige del af de offentlige veje.

11.3 Entreprenørerne er ansvarlige for Drift og Vedligeholdelse af arbejdspladshegn.

11.4 Hver Part forestår i øvrigt Drift og Vedligeholdelse af egne anlæg, herunder afholdelse af løbende udgifter til el, vand og varme.

12. Sikkerhed

12.1 Trafikstyrelsen fører som sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet tilsyn med, at de gældende sikkerhedsregler overholdes ved anlægget af Cityringen og godkender Anlæggene, jf. bl.a. Cityringlovens § 15.

12.2 Anlæggene vil bl.a. blive etableret i overensstemmelse med gældende forskrifter, herunder de regler, der gælder for arbejder på og i nærheden af DSB's og Banedanmarks jernbaneområde, jf. bl.a. lov nr. 969 af 8. oktober 2009 om jernbane og lovbekendtgørelse nr. 990 af 16. december 2003 om elektriske stærkstrømsanlæg og elektrisk materiel med tilhørende administrative forskrifter.

12.3 I Omstigningstunnelen etablerer Metroselskabet automatiske branddøre og manuelt betjente stormflodsdøre.

12.4 Metroselskabet orienterer Metroselskabets entreprenører, leverandører m.fl. om de regler, der gælder for arbejder på og i nærheden af DSB's og Banedanmarks jernbaneområde. Hvis der opstår skade i forbindelse med udførelse af Anlæggene, finder dansk rets almindelige regler anvendelse.

13. Jording og potentialudligning

13.1 Parterne er enige om, at elektriske jordingssystemer og strukturjord, dvs. armering og andre ledende bygningsdele i henholdsvis Cityringens bygninger og eksisterende jernbanestationer skal holdes elektrisk og galvanisk adskilt, jf. stærkstrømsbekendtgørelsen, afsnit 6, undtagen på tidspunkter, hvor der ellers ville foreligge berøringsfare eller fare for bygningsbeskadigelse fx i forbindelse med kørestrømsfejl eller lynnedslag. Adskillelsen skal overvåges med alarm i byggefasen. Nyanlæg skal overholde kravene i DS/EN 50122-serien (SAB Jording og potentialudligning på elektrificerede baner). Dette vil også fremgå af den servitut, der tinglyses på ejendomme grænsende til og i nærheden af Cityringen og som indeholder bestemmelser, som den til enhver tid værende ejer af ejendommen skal respektere af hensyn til Cityringens sikkerhed, jf. Driftsaftalens pkt. 12.1.

13.2 Det er DSB og Banedanmarks vurdering, at der ved udførelsen af Anlæggene vil ske en væsentlig ombygning af Jernbanestationen, der medfører, at kravene i DS/EN 50122-serien (SAB Jording og potentialudligning på elektrificerede baner) skal implementeres, for så vidt angår de eksisterende baneinstallationer. Metroselskabet er ikke enig heri. Hvis der i forbindelse med udførelsen af Anlæggene bliver stillet sådanne krav, skal spørgsmålet på ny drøftes mellem Parterne. DSB og Banedanmark tager forbehold for at gøre krav gældende mod Metroselskabet, der ligeledes forbeholder sig sin retsstilling i enhver henseende, herunder muligheden for at indbringe sagens økonomiske aspekter mv. for Ekspropriationskommissionen.

14. Forpladsarbejder og retablering

14.1 Forpladsarbejder og retablering er reguleret i Bekendtgørelsen, hvortil der henvises.

14.2 DSB's og Banedanmarks eksisterende anlæg tilbageleveres i øvrigt i den stand, hvori de var før anlægsarbejdernes påbegyndelse med de ændringer, der følger af Anlægsaftalen.

14.3 DSB er indforstået med, at etableringen af Anlæggene medfører en indskrænkning af de lokaler, der er udlejet af DSB til Københavns Cykler ApS.

15. Overdragelse af Anlæggene

15.1 Når Metroselskabet har etableret Anlæggene og gennemført 1 års eftersyn, overdrages Anlæggene til henholdsvis DSB, Banedanmark og Københavns Kommune, der herefter bliver ejere af Anlæggene. Senest ved overdragelsen udleverer Metroselskabet "as-built"-dokumentation og eventuelle drifts- og vedligeholdelsesmanualer til DSB, Banedanmark og Københavns Kommune. Materialet udleveres tillige elektronisk.

15.2 Metroselskabet vil ved indgåelsen af entrepriseaftalen sikre, at Entreprenøren er forpligtet til at deltage i aflevering samt 1 og 5 års eftersyn og foretage udbedringer af de fejl og mangler, som Entreprenøren i henhold til ABT 93 kan gøres ansvarlig for. Det vil endvidere fremgå af entrepriseaftalen, at henholdsvis DSB, Banedanmark og Københavns Kommune bliver ejere af Anlæggene.

15.3 I takt med Cityringens færdiggørelse gennemføres der løbende afleveringsforretninger med Entreprenøren. Ved afleveringsforretningerne overdrager Entreprenøren Anlæggene til Metroselskabet. Ved afleveringsforretningerne overtager henholdsvis DSB, Banedanmark eller Københavns Kommune samtidig med Entreprenørens aflevering ansvaret for Drift og Vedligeholdelse.

15.4 I forbindelse med at afleveringsforretningerne og 1 års eftersyn gennemføres, gennemgår Metroselskabet, DSB, Banedanmark og Københavns Kommune deres respektive Anlæg for at blive enige om de krav, der skal rejses mod Entreprenøren.

15.5 Metroselskabet forestår afleveringsforretningerne samt 1 års eftersyn i forhold til Entreprenøren og fører tilsyn med, at Entreprenøren udbedrer manglerne. Når manglerne er udbedret, og udbedringen er godkendt af henholdsvis DSB, Banedanmark og Københavns Kommune nedskriver/frigiver Metroselskabet garantien over for Entreprenørens garantistiller.

15.6 Efter 1 års eftersyn overdrager Metroselskabet sine rettigheder og forpligtelser i henhold til entrepriseaftalen til henholdsvis DSB, Banedanmark og Københavns Kommune, der herefter som anført i pkt. 15.1 er ejere af Anlæggene. Dette indføres i eftersynsprotokollen. Samtidig overføres Metroselskabets rettigheder i henhold til den stillede garanti fra Entreprenøren til henholdsvis DSB, Banedanmark og Københavns Kommune.

15.7 Ved 1 og 5 års eftersyn hæfter Metroselskabet over for henholdsvis DSB, Banedanmark og Københavns Kommune som udgangspunkt kun for fejl og mangler i det omfang, disse kan gøres gældende over for Metroselskabets rådgivere og entreprenører i henhold til de indgåede aftaler med disse. Efter gennemførelse af 1 og 5 års eftersyn hæfter Metroselskabet ikke i nogen henseende overfor henholdsvis DSB, Banedanmark og Københavns Kommune. Det er dog mellem parterne aftalt, at både udgifter til fejl- og mangelsudbedring i perioden forud for et afsluttet 5 års eftersyn inkl. den efterfølgende udbedring af fejl og mangler, som ikke kan opnås dækket af entreprenøren eller dennes sikkerhedsstillelse, vil blive dækket af Metroselskabet i den udstrækning, at disse kan gøres gældende over for Metroselskabet. Betalingsspørgsmålet vil i mangel af enighed blive forelagt Kommissarius som voldgiftsmand, jf. pkt. **Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.**.

15.8 DSB, Banedanmark og Københavns Kommune forestår 5 års eftersyn og er ansvarlig for afslutning af deres respektive del af entrepriseforholdet, herunder tilsyn med Entreprenørens udbedring af mangler samt frigivelse af garantien. Hvis henholdsvis DSB, Banedanmark og Københavns Kommune ønsker det, bistår Metroselskabet ved 5 års eftersyn.

16. Betaling

16.1 Parterne er enige om, at Metroselskabet afholder samtlige omkostninger forbundet med etableringen af Anlæggene, jf. pkt. 4.2, idet der dog er følgende præciseringer:

(1) Inden for Betalingsarealet, hvis grænse er beliggende 15 m fra metrostationer og skakte, foretager Metroselskabet en fuldstændig retablering af overfladen tilpasset stationernes og skaktenes fremtidige funktion i et kvalitetsniveau, der plads for plads er afstemt med de lokale forhold og svarer til det

gennemførte på etape 1 og 2A. Vejanlæg vil blive genanvendt, mens Byinventar vil være nyanlæg. Omkostninger forbundet med fuldstændig retablering afholdes af Metroselskabet.

(2) Uden for Betalingsarealet, foretager Metroselskabet alene en simpel retablering, hvor fx ledningsarbejder eller trafikomlægninger har beskadiget de bestående gadeanlæg. Både Vejanlæg og Byinventar vil blive genanvendt. Omkostninger forbundet med simpel retablering afholdes af Metroselskabet. Hvis Københavns Kommune ønsker nogle af disse arealer udført som forplads, er det at betragte som Tilkøb.

(3) Hvor det ikke er muligt at anbringe det fornødne antal cykelstativer inden for Stationsforpladsen, afholder Metroselskabet omkostningerne forbundet med levering og opsætning af det overskydende antal cykelstativer på færdige fortovs- eller pladsarealer, der anvises af Københavns Kommune.

(4) I det omfang Byinventar, fx reklamestandere, stilles til rådighed for Københavns Kommune uden udgift, stilles det også til rådighed for Metroselskabet uden udgift.

(5) Hvis der er indgået aftaler om Tilkøb, jf. pkt. 6.3, afholdes omkostningerne af den Part, der har foretaget Tilkøbet.

16.2 Der henvises i øvrigt for så vidt angår betaling til Cityringloven, herunder Cityringlovens §§ 2, 6 og 7, samt Bekendtgørelsen.

17. Erstatning

17.1 Ekspropriationen vedrørende København H, herunder Anlægs- og Driftsaftalen, kan medføre erstatningskrav. Hver Part tager forbehold for at gøre et erstatningskrav gældende mod en eller flere af de øvrige Parter. Erstatningskrav skal forelægges Ekspropriationskommissionen inden ét år efter, at Cityringen er fuldendt, jf. Ekspropriationsproceslovens § 21, stk. 1, 2. pkt.

18. Overdragelse af rettigheder og forpligtelser

18.1 Parterne har ret til at overdrage deres rettigheder og forpligtelser i henhold til Anlægsaftalen til tredjemand.

19. Ekspropriationskommissionens godkendelse mv.

19.1 Anlægsaftalen er betinget af Ekspropriationskommissionens godkendelse.

19.2 Metroselskabet sender Anlægsaftalen til Kommissarius med henblik på Ekspropriationskommissionens godkendelse og registrering i Forhandlingsprotokollen.

20. Ikrafttræden og ophør

20.1 Anlægsaftalens retsvirkninger indtræder, når Anlægsaftalen er underskrevet af Parterne.

20.2 Anlægsaftalens retsvirkninger ophører, når det sidste 5 års eftersyn for så vidt angår Anlæggene er gennemført, jf. pkt. 15. Pkt. 17.1 finder dog fortsat anvendelse.

21. Tvister

21.1 Enhver tvist, der måtte opstå i forbindelse med Anlægsaftalen, skal afgøres ved voldgift. Enevoldgiftsmand er Kommissarius. Enhver tvist behandles i så fald efter Voldgiftsloven. Hvis Kommissarius ikke vil påtage sig hvervet som enevoldgiftsmand, behandles tvisten efter regler om forenklet voldgiftsproces ved Voldgiftsinstituttet (Danish Arbitration).

22. Underskrivelse

22.1 Anlægsaftalen udarbejdes i fire eksemplarer, der underskrives af Parterne, hvoraf hver Part opbevarer et eksemplar.

For Metroselskabet I/S

København, den 5 / 7 2011

Erik Skotting
Teknisk direktør

For DSB

København, den 1 / 7 2011

Michael Gale
Underdirektør, DSB Ejendomme

København, den 04 / 07 2011

Christine Hammer
Projektleder

København, den 01 / 07 2011

Niels A. Dam
Chef for Bygherre, DSB Ejendomme

For Banedanmark

København, den 1 / 7 2011

Søren Boysen
Områdechef, Teknisk Drift

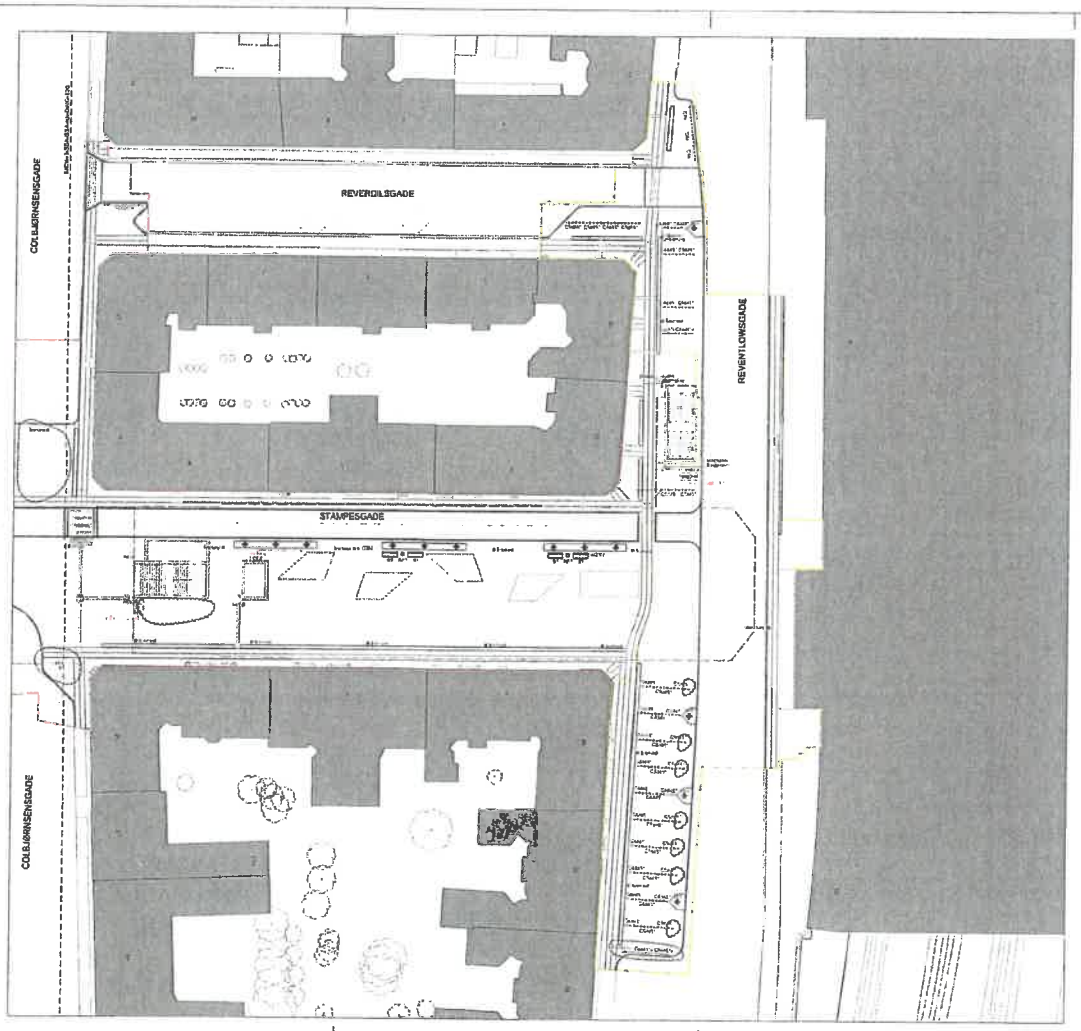
For Københavns Kommune

København, den 1 / 7 2011

Torben Gleesborg
Centerchef, Center for Anlæg og Udbud

København, den 1 / 7 2011

Søren Stahlfest Møller
Økonomidirektør



Noter:

Signaturer:

Referencer:

Metroselskabet I / S
Cityringen MCW

Tender Design	Udgave	31/08
Kabelstuen H	Dato	YSGR
Station Surface Area	Tegnet	YSGR
Aptevinge- og vestibuleringsplan 2	Kontrol	PPLS
	Godkendt	TM
Dato scala	Skala	1:250/A1 1:500/A3
Coordinate system	Dato	2018-07-23

COWI — MCW-3-SSA-SSA-xx-DWG-121 — 5.2

BILAG 6
ØKONOMIOVERSIGT

Post nr.	Emne	Pris [DKK]
	Oprindeligt projekt	
01	Anlægsudgifter til entreprenør	2.349.883
02	Indkøb af cykelstativer, 427 pladser (VEKSØ-stativer)	127.527
03	Byggepladsdrift (3 mdr.)	432.900
04	Wireophængt belysning, 3 stk.	
	Total (DKK ekskl. moms)	***2.910.310***
	Tilpasset projekt	
05	Anlægsudgifter til entreprenør	609.620
06	Indkøb af cykelstativer, 50 pladser (Nørreport Bike Stand)	74.375
07	Byggepladsdrift (1,5 mdr.)	216.450
08	Administration, omprojektering og tilsyn (15%)	
09	Risikotillæg (20%)	
	Total (DKK ekskl. moms)	***900.445***
	Difference	**-2.009.865**