

MINISTEREN

Trafikudvalget
Folketinget

Dato 21. december 2010
Dok.id
J. nr. 2010-4638
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 29. november 2010 stillet mig følgende spørgsmål 246 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 246:

"Ministeren bedes gøre rede for, hvor mange gange der, siden anlægsloven blev vedtaget, er sket en forøgelse af budgettet for Cityringmetroen, og gøre rede for, hvad der har været årsag til forhøjelserne, samt hvornår disse er sket."

Svar:

Ifølge Lov om en Cityring blev anlægget af Cityringen angivet til ca. 17,6 mia. kr. (omregnet til 2010-priser) og tilbagebetalingstidspunktet til 2057.

Anlægsbudgettet for Cityringen er blevet forøget to gange. Første gang med 0,5 mia. kr. ved godkendelsen af det optimerede dispositionsforslag i marts 2009 og anden gang med 3,2 mia. kr. ved afgørelsen af udbuddet af anlæg og drift af Cityringen i november 2010.

Metroselskabet udarbejdede som led i godkendelsen af Cityringsprojektet, der forelå i marts 2009, et optimeret dispositionsforslag. I dispositionsforslaget foretog Metroselskabet en egentlig projektering baseret på de konkrete faktiske forhold. Arbejdet med dispositionsforslaget viste, at en række anlægsopgaver blev dyrere end det var forudsat i Udredningsrapporten fra maj 2005, der lå til grund for anlægsbudgettet på ca. 17,6 mia. kr.

Af fordyrelser kan nævnes, at der blandt andet forventes større omkostninger som følge af vanskeligere jordbundsforhold end forventet og som følge af vanskeligere konstruktionsforhold på grund af en række konkrete lokale anlægsforhold, samt væsentligt større omkostninger til ledningsomlægninger, til entreprenørmæssig bistand til arkæologiske udgravninger, bl.a. på Assistens Kirkegård, og til ekspropriationer.

Metroselskabet modtog i foråret 2010 tilbud på både Transportsystemkontrakten (TS-kontrakten) og Anlægskontrakten (CW-kontrakten). Tilbuddene lå prismæssigt væsentligt over det godkendte anlægsbudget for det optimerede dispositionsforslag, samlet godt 7 mia. kr. over.

Tilbudspriserne på CW-kontrakterne var mere end 50 pct. over det godkendte anlægsbudget. De lå til gengæld alle på samme niveau med en indbyrdes forskel på mindre end 10 pct. Det var endvidere karakteristisk, at tilbudspriserne på de direkte omkostninger til stationer og tunneler ikke adskilte sig væsentligt fra de tilsvarende priser i det godkendte anlægsbudget. Den afgørende forskel var relateret til de generelle omkostninger, som bl.a. afspejler tilbudsgivernes vurdering af de risici og særlige tekniske krav til udførelsen af hensyn til miljø, berørte bygninger og omgivelserne i øvrigt, der er forbundet med projektet.

På baggrund af bl.a. forhandlingerne var det Metroselskabets indtryk, at der primært var tre forhold, der spillede en rolle for tilbudsgivernes høje priser. For det første synes tilbudsgivernes risikovillighed at være blevet væsentligt mindre end tidligere, og der synes at være et større fokus på risikostyring generelt. Formentlig bl.a. afledt af den nuværende krise. For det andet refererede nogle af tilbudsgiverne til erfaringer fra lignende store anlægsarbejder i tætte byområder, hvor risiciene og følgeomkostningerne for entreprenørerne er blevet væsentligt større end forventet, bl.a. som følge af øgede krav fra myndighederne, større kritisk deltagelse fra borgerne og øget politisk fokus. For det tredje fandt nogle af tilbudsgiverne, at de tekniske krav i udbudsmaterialet var for vidtgående på en række punkter. Det gjaldt bl.a. nogle af miljøkravene og en del af kravene til den tekniske udførelse.

På denne baggrund fokuserede Metroselskabet under forhandlingerne særligt på disse forhold.

Gennem optimering og tilpasning af de tekniske og juridiske krav og indhentning af optionspriser på en række spareforslag samt gennem intensive forhandlinger og ekstra tilbudsrunder lykkedes det herved at nedbringe den samlede kontraktsum for både TS-kontrakten og CW-kontrakten med til sammen mere end 4 mia. kr. Den samlede pris ligger således nu ca. 2,9 mia. kr. over det godkendte anlægsbudget. På dette grundlag er det ikke vurderet sandsynligt, at en ny udbudsrunde ville kunne føre til hverken teknisk eller økonomisk bedre tilbud.

Der er fortrinsvis to grunde til de omtalte ekstraomkostninger på 0,3 mia. kr. til arkæologiske udgravninger mv. nemlig øgede omkostninger til blandt andet arkæologiske udgravninger og til jorddeponering.

I forhold til de arkæologiske udgravninger, foretaget af arkæologerne, var der i Cityringsloven et budget på 60 mio.kr. Budgettet var fastsat i samarbejde med Københavns Museum, der havde foretaget et skøn over omkostningerne til arkæologiske udgravninger. Omkostningerne var endvidere estimeret på baggrund af erfaringerne fra de arkæologiske udgravninger i forbindelse med anlæg af den eksisterende Metro, som samlet beløb sig til 14 mio. kr. opregnet til nutidspriser.

I henhold til Museumsloven skal Kulturarvsstyrelsen godkende et af Københavns Museum udarbejdet maksimumsbudget for de arkæologiske udgravninger i forbindelse med Cityringen.

Metroselskabet modtog i juni 2010 et af Kulturarvsstyrelsen godkendt maksimumsbudget på 180 mio. kr. Anlægsbudgettet for Cityringen er som følge heraf forhøjet med 120 mio. kr.

I Udredningen om Cityringen var det forudsat, at ren jord fra stations- og tunneludgravningerne kunne placeres i Nordhavn uden beregning. Dette byggede på erfaringerne fra anlæg af den eksisterende Metro, hvor en betydelig del af den rene jord fra udgravningerne kunne nyttiggøres ved etableringen af den kunstige ø og halvø til Øresundsforbindelsen. Tilsvarende var det forudsat, at den rene jord fra udgravningerne til Cityringen kunne nyttiggøres i forbindelse med udviklingen af Nordhavn. Da jorddeponeringen i den pågældende del af Nordhavn imidlertid først vil kunne nyttiggøres på et senere tidspunkt, har denne forudsætning vist sig ikke at kunne opfyldes

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt