



Transportministeriet
Københavns Kommune
Frederiksberg Kommune

Orientering om resultatet af forhandlingerne med entreprenørerne om en ændret tidsplan for Cityringen

På baggrund af de klare rammer for anlægget af Cityringen, som er skabt gennem Folketingets vedtagelse af ændring af Cityringsloven og transportministerens udstedelse af nye bekendtgørelser, har Metroselskabet, som forudsat, gennemført forhandlinger med de to entreprenører om en ny tidsplan for Cityringen.

Disse forhandlinger er nu afsluttet, og resultatet vil blive forelagt bestyrelsen på bestyrelsesmødet den 29. august 2014.

Ejerne har tilkendegivet, at det vil være hensigtsmæssigt, at ejerne får en forhåndsorientering om resultatet af forhandlingerne, jf. vedlagte notat 'Resultatet af forhandlingerne med entreprenørerne om en ændret tidsplan for Cityringen'.

Notatet må tages med det forbehold, at bestyrelsen ikke har haft mulighed for at drøfte eller godkende forhandlingsresultatet og derfor heller ikke har taget stilling til notatet, som sendes parallelt til ejerne og bestyrelsens medlemmer.

Med venlig hilsen

Henrik Plougmann Olsen

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

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2014-08-19

København den 18. august 2014

UDKAST

Resultatet af forhandlinger med entreprenørerne om en ændret tidsplan for Cityringen

Baggrund

Med Folketingets vedtagelse i juni 2014 af ændringen af Cityringsloven og transportministerens udstedelse af de to bekendtgørelser var der skabt faste rammer om Cityringsprojektets fremtidige myndighedsforhold og samtidig etableret tryghed for projektets naboer med hensyn til deres fremtidige kompensationer samt mulighed for genhusning og overtagelse af deres boliger.

Herefter udestod afklaringen af de tidsmæssige og økonomiske konsekvenser af det krav på tidsfristforlængelse, som entreprenørerne havde som følge af det hidtidige klagesagsforløb. Denne afklaring skulle nødvendigvis ske gennem forhandlinger mellem Metroselskabet og de to store entreprenører på Cityringsprojektet, CMT og Ansaldo STS.

Grundlaget for forhandlingerne

Anlægsentreprenøren på Cityringen, CMT, har krav på tidsfristforlængelse som følge af de forsinkelser, som klagesagsforløbet har påført anlægsarbejdet. Dette følger af helt sædvanlige bestemmelser i anlægskontrakten om entreprenørens rettigheder (jf. dansk standard for totalentreprise ABT 93).

Tilsvarende har transportsystementreprenøren krav på tidsfristforlængelse for de forsinkelser, som forsinkelsen af anlægsarbejdet har påført hans arbejde, herunder forsinket adgang til sporlægning i tunneller og til etablering af tekniske installationer både i tunneller, stationer og skakte. Dette er tilsvarende en konsekvens af helt sædvanlige kontraktbestemmelser (jf. dansk standard for totalentreprise ABT 93).

Ligeledes i overensstemmelse med sædvanlige kontraktvilkår har begge entreprenører krav på økonomisk kompensation som følge af den længere tid, der medgår til udførelsen af deres arbejde, herunder omkostninger til opretholdelse af produktionsapparater og personaleressourcer i længere tid end forudsat og til betaling af ekstrakrav fra underentreprenører og leverandører som følge af omlægning af arbejdets udførelse (jf. dansk standard for totalentreprise ABT 93).

Udgangspunktet for forhandlingerne var således alene at afgøre, hvor lang tidsfristforlængelsen skulle være og dermed hvor store kompensationer, der skulle ydes.

Begge entreprenører krævede 11,5 måneders tidsfristforlængelse. Anlægsentreprenøren krævede ca. 720 mio. kr. og transportsystementreprenøren ca. 225 mio. kr., i alt ca. 945 mio. kr. i kompensation for den forlængede anlægsperiode. Hertil kommer Metroselskabets egne omkostninger som følge af den længere anlægsperiode samt ekstra renteomkostninger og driftstab ved senere passagerindtægter. Metroselskabet har tidligere vurderet, at en forsinkelse af Cityringen med 1 år ville indebære ekstraomkostninger på i alt 1,2 – 1,5 mia. kr. Heri var ikke medtaget omkostninger til nabokompensation.

En yderligere omkostning som følge af klagesagsforløbet og den deraf følgende nødvendige lovændring er omkostningerne til kompensationer til naboerne, herunder genhusning og overtagelse samt aflastningstilbud, som ligger ud over forudsætningerne i anlægsbudgettet. Dette følger af den nye lovgivning og ikke af aftalen med entreprenørerne.

Metroselskabets argumenter overfor entreprenørens krav om tidsfristforlængelse og kompensation har primært været de fordele, som de faste rammer om de fremtidige myndighedsforhold vil give entreprenørerne, blandt andet i form af et bedre grundlag for planlægning og tilrettelæggelse af de fremtidige anlægsarbejder på Cityringens byggepladser.

Metroselskabets mål for forhandlingerne

Metroselskabets overordnede mål for forhandlingerne med de to entreprenører har været at sikre

- En realistisk tidsplan, men med mindst mulig forsinkelse af åbningen af Cityringen
- En begrænsning af de økonomiske konsekvenser af tidsfristforlængelsen
- En forenklet tidsplan med henblik på en entydig rapportering af fremdriften
- En tilskyndelse til yderligere forbedring af arbejdsmiljøet
- En forbedring af Metroselskabets muligheder for at gribe ind over for eventuelt manglende opfyldelse af kravene til løn- og arbejdsforhold
- En integrering af afgreningskammeret til Sydhavnsmetroen i tidsplanen for anlæg af Cityringen

Forhandlingsproces

Så snart lovforslag og forslag til supplerende VVM-redegørelse forelå, således at der var en rimelig sikker indikation af, hvorledes de fremtidige arbejdsbetingelser kunne forventes at blive, indledte Metroselskabet, som forudsat, koordinerede forhandlinger med de to entreprenører.

Forhandlingerne har først og fremmest fokuseret på at sikre en sammenhængende konsistent tidsplan, der tager hensyn til entreprenørernes krav på tidsfristforlængelse, og til at opnå en realistisk koordineret tidsplan, som begge entreprenører vil kunne leve op til. I den forbindelse har det været vigtigt at sikre, at den netop besluttede etablering af et afgreningskammer til den ny metrostrækning til Ny Ellebjerg via Sydhavnen kan indpasses i den reviderede tidsplan.

Dernæst har forhandlingerne været fokuseret på at afdække de økonomiske konsekvenser af den forlængede anlægsperiode.

Desuden har ønsket om at skabe yderligere fokus på bedre arbejdsforhold på byggepladserne været et væsentligt element i forhandlingerne. Metroselskabet har lagt vægt på at forbedre selskabets muligheder for at gribe ind over for underentreprenører, herunder de særlige vikarbureauer, i tilfælde hvor det måtte blive vurderet, at de pågældende firmaer ikke kan eller vil leve op til kontraktens krav om overholdelse af

gældende løn- og ansættelsesforhold. Endvidere har der været fokus på at tilskynde anlægsentreprenøren til at sikre et bedre arbejdsmiljø.

Endelig har der været fokus på selskabets ønske om at forenkle tidsplanstrukturen, således at rapporteringen af fremdriften fremover kan gøres mere entydig, jf. Rigsrevisionens fokus på dette punkt.

Forhandlingerne med begge entreprenører blev ultimo juli 2014 afsluttet med et efter Metroselskabets opfattelse tilfredsstillende resultat, men med forbehold for bestyrelsens og ejernes godkendelse.

Aftale om en ny tidsplan

Aftalerne med begge entreprenører – anlægsentreprenøren og transportsystementreprenøren – indeholder en ny tidsplan, som muliggør åbning af Cityringen i juli 2019. Den nye tidsplan er gennemarbejdet helt fra bunden med henblik på at sikre koordinering af de to entreprenørers arbejder og inddragelse af erfaringerne fra det allerede gennemførte anlægsarbejde samt de nye regler om udvidede arbejdstider.

Med henblik på at sikre fremdriften og en effektiv koordinering mellem de to forskellige anlægsopgaver indeholder den nuværende tidsplan en række milepæle, herunder bodsbelagte milepæle. De bodsbelagte milepæle - som af kontraktmæssige grunde ligger sent i anlægsforløbet, fordi de primært retter sig mod anlægsentreprenørens aflevering til transportsystementreprenøren af de enkelte dele af stationerne og tunnelerne - komplementeres gennem aftalen med yderligere incitament til overholdelse af nogle af de vigtigste milepæle i begyndelsen af den resterende del af anlægsarbejdet. Disse incitament vil ligeledes medvirke til at tilskynde entreprenøren til at sikre fremdriften og dermed til overholdelse af tidsplanen.

Åbning af Cityringen i juli 2019 er baseret på, at de i aftalerne med entreprenørerne fastsatte tidspunkter for afslutning af deres respektive dele af anlægsarbejdet (Substantial Completion) muliggør åbning af Cityringen på dette tidspunkt. Hvis entreprenørerne ikke kan overholde denne tidsplan, skal de i henhold til kontrakten betale dagbod. Denne tidsplan er realistisk, men det indgår ikke i tidsplanen, at der i den resterende del af anlægsarbejdet frem til åbningen fortsat kan opstå uforudsete forhold, som forlænger anlægsprocessen, herunder for eksempel uforudsete vejrforhold, uforudset forurening eller mere omfattende forurening end forudsat, som i givet fald vil give entreprenørerne ret til tidsfristforlængelse.

Aftale med anlægsentreprenøren, CMT, om kompensation

Aftalen med anlægsentreprenøren indeholder – ud over den aftalte tidsplan -følgende elementer:

- Kompensation for forlængelse af udførelsesperioden som følge af klagesagsforløbet ca. 300 mio. kr.
- Incitamentsaftale med tilknyttede milepæle ca. 70 mio. kr., som allerede er indeholdt i anlægsbudgettet. Samlet er der tale om en milepæl som incitament til nedbringelse af antallet af arbejdsulykker og ti milepæle relateret til fremdriften i anlægget af tunneller, stationer og skakte, herunder afgreningskammeret til Sydhavnsmetroen.

Milepælene er tidsmæssigt fordelt med tre milepæle i 2014, seks i 2015 og én i 2016. Det vil sige tidligt i den resterende del af anlægsarbejdet modsvarende de bodsbelagte milepæle, som af kontraktmæssige grunde er placeret relativt sent i anlægsprocessen.

Aftale med transportsystementreprenøren, Ansaldo STS, om kompensation

Aftalen med transportsystementreprenøren indeholder – ud over den aftalte tidsplan – følgende elementer:

- Kompensation for forlængelse af udførelsesperioden ca. 150 mio. kr.*
*Hertil kommer en risiko for krav fra underentreprenører på ca. 50 mio. kr., som medtages i langtidsbudgettet

Metroselskabets egne tidsomkostninger

Metroselskabets egne tidsomkostninger for perioden frem til slutningen af juli 2019 består af følgende:

Tilsyn	60 Mio. kr.
Kontraktadministration m.v.	25 Mio. kr.
Rådgivere	10 Mio. kr.
Fællesomkostninger (F.eks. nabokomm., økonomistyring og alm. administration)	25 Mio. kr.
Ekstra erstatninger m.v.	25 Mio. kr.
Forsikringer	25 Mio. kr.
I alt	170 Mio. kr.

Aftale med begge entreprenører om skærpede regler for overholdelse af kontraktens bestemmelser om løn- og arbejdsforhold

Herudover er det med begge entreprenører aftalt, at der indføres bestemmelser i kontrakterne om et intensiveret samarbejde mellem entreprenørerne og Metroselskabet om en tæt opfølgning på underentreprenørerne. Formålet er at sikre, at disse overholder kontraktens krav om løn- og arbejdsforhold, der mindst lever op til de gældende overenskomster og lovgivning på de relevante områder. Såfremt en underentreprenør ikke lever op til kravene, vil entreprenørerne omgående agere og i givet fald fjerne den pågældende underentreprenør fra projektet.

Endvidere er det aftalt at indføre en supplerende bestemmelse i kontrakterne, som giver Metroselskabet en udvidet ret til at kræve dokumentation om kommende underentreprenørers forhold. Metroselskabet får således adgang til kræve dokumentation for, at en kommende underentreprenør også på tidligere projekter reelt har efterlevet krav til løn- og arbejdsvilkår. Selskabet vil herved få et bedre grundlag for sin stillingtagen til - og i givet fald afvisning af - godkendelse af underentreprenører og vikarbureauer, som selskabet vurderer ikke kan eller vil leve op til kontraktens bestemmelser om, at løn- og arbejdsforhold skal være mindst lige så gode som de gældende overenskomster på det pågældende område.

Det er i den forbindelse vigtigt, at selskabet med de nye bestemmelser – ud over de sædvanlige kontraktbestemmelser – får adgang også til at tage stilling til de vikarbureauer,

som entreprenørerne anvender. Selv om entreprenørerne således betaler vikarbureauerne de overenskomstmæssige lønninger for deres medarbejdere, er det ikke dermed sikret, at vikarbureauet, som står for betalingen til medarbejderne, også betaler de rigtige lønninger. De nye bestemmelser giver selskabet et ekstra redskab til at undgå vikarbureauer, der ikke lever op til disse forpligtelser.

Det skal derudover nævnes, at den næste store kontrakt på Cityringen – avertering af stationerne – som Metroselskabet udbyder, og som indgår i denne aftale, indeholder krav om lærlingepladser. Kontrakten forventes indgået i efteråret 2014.

Konsekvenserne for Metroselskabets langtidsøkonomi

De samlede omkostninger - ud over det eksisterende anlægsbudget - som følge af den længere anlægsperiode er

- Kompensationer til entreprenørerne	ca. 0,5 mia. kr.
- Metroselskabets tidsomkostninger*	ca. 0,2 mia. kr.
- Samlet forøgelse af anlægsbudget p.g.a. tidsfristforlængelsen	ca. 0,7 mia. kr.
- Kompensationer til naboer**	ca. 0,3 mia. kr.
- Samlet forøgelse af anlægsbudget inkl. ny lov	ca. 1,0 mia. kr.
- Ekstra renteomkostninger/senere drift***	ca. 0,2 mia. kr.
- Samlet påvirkning af Langtidsbudget****	ca. 1,2 mia. kr.

*Ved beregningen af tilbagebetalingstidspunktet er der forudsat opretholdelse af tilsynsorganisation m.v. frem til slutningen af juli 2019.

**Kompensationer til naboerne, ca. 300 mio. kr., er en følge af den nye lov om faste rammer for Cityringen. Ca. 70 mio. kr. er tidligere medtaget i budgettet.

***Beløbet er sammensat af ca. 30 mio. kr. som følge af det større lånebehov og ca. 220 mio. kr. som følge af den længere tid, gælden skal forrentes, på grund af senere passagerindtægter.

****alle beløb er i 2014-priser.

Samlet indebærer omkostningerne som følge af den længere anlægsperiode således en forøgelse af anlægsbudgettet for Cityringen, der i 2014-priser er på ca. 22,5 mia. kr., med ca. 0,7 mia. kr. til ca. 23,2 mia. kr. De ca. 0,7 mia. kr. er sammensat af ca. 0,5 mia. kr. til entreprenørerne og knapt 0,2 mia. kr. til Metroselskabets egne tidsomkostninger. Dette svarer til en forøgelse af anlægsbudgettet med knapt 3 pct.

Hvis dette beløb skal sammenholdes med den tidligere vurderede konsekvens af et års forsinkelse på 1,2 – 1,5 mia. kr., skal der tillægges ekstra renteomkostninger som følge af senere driftsindtægter på ca. 0,2 mia. kr., det vil sige i alt ca. 0,9 mia. kr., jf. nedenstående skema:

Tidligere vurdering af et års forsinkelse*	1,2 – 1,5 mia. kr.
Resultat af aftalen inkl. øgede anlægs- og renteomkostninger*	0,9 mia. kr.

*Heri indgår ikke nabokompensationer

Medtages også nabokompensationerne forøges anlægsbudgettet samlet med ca. 1,0 mia. kr. til ca. 23,5 mia. kr., hvilket svarer til godt 4 pct. Det skal bemærkes, at de 0,2 mia. i renter/senere drift ikke medgår som en forøgelse af anlægsbudgettet, men alene indgår som en forlængelse af tilbagebetalingstiden. Renterne i det eksisterende langtidsbudget indgår således heller ikke i det nuværende anlægsbudget, men i langtidsbudgettet.

I henhold til selskabets vedtægt og interessentskabskontrakt indebærer en forøgelse af anlægsomkostningerne med mere end 3 pct. og/eller en forlængelse af tilbagebetalingstiden for selskabets gæld med mere end to år en forpligtelse for bestyrelsen til at orientere ejerne og for ejerne en pligt til at forelægge dette for deres respektive kompetente organer.

Som det fremgår, forøger den længere anlægsperiode anlægsomkostningerne med knapt 3 pct., men tillægges omkostningerne til nabokompensationer, forøges anlægsomkostningerne samlet med godt 4 pct.

Såfremt de samlede ekstraomkostninger skal afholdes af Metroselskabet, vil disse ekstraomkostninger medføre en forlængelse af tilbagebetalingstiden for selskabets gæld fra 2059 til 2065, det vil sige en forlængelse med mere end to år.

På denne baggrund vil de samlede konsekvenser af forsinkelsen som følge af klagesagsforløbet, herunder resultatet af forhandlingerne, skulle forelægges Metroselskabets ejere. Det vil således være ejerne, der skal træffe beslutning om, hvorledes ekstraomkostningerne skal finansieres. Dette kan principielt ske enten gennem ejernes indskud af ny kapital i Metroselskabet eller gennem en forlængelse af selskabets tilbagebetalingstid alternativt en kombination heraf.

Risiko

En forlængelse af tilbagebetalingstiden vil alt andet lige øge selskabets risikoprofil. Men dette skal ses på baggrund af, at den nye lov og transportministerens to bekendtgørelser fastlægger klare rammer for den resterende del af anlægsarbejdet. Dette indebærer en meget betydelig nedbringelse af selskabets samlede risikoprofil.

Efter Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse i februar 2014 var det således bestyrelsens vurdering, at summen af den allerede tabte arbejdstid, de pt. uafklarede forhold for det fremtidige arbejde og den meget forøgede risiko for fremtidige klagesager, der forsinker arbejdet, kunne akkumuleres til en forsinkelse på 2 – 3 år. Ud over de tidligere skønnede ekstraomkostninger ville dette betyde en merudgift på mellem 2,4 – 4,3 mia. kr. (eksklusiv de øgede udgifter til nabokompensationer som følge af den nye lov). Bestyrelsen understregede samtidig, at selskabets muligheder for at aftale/forhandle imødegåelse af forsinkelser med entreprenørerne i høj grad afhang af stabile rammer for byggeriet.

De stabile og klare rammer for byggeriet, som blev skabt med Folketingets vedtagelse af den nye lov og transportministerens udstedelse af de to bekendtgørelser, har netop muliggjort indgåelse af de ovenfor beskrevne aftaler med entreprenørerne. Dermed er de meget betydelige risici, som var beskrevet i bestyrelsen brev fra februar 2014, fjernet.

Det betyder naturligvis ikke, at gennemførelsen af den resterende del af byggeriet er risikofri. Et så stort anlægsprojekt som Cityringen vil altid være forbundet med risici især for

uforudsete forhold. Det kan være ekstraordinært vejrlig, uforudset forurening, uforudsete jordbundsforhold m.v., som kan føre til forsinkelser og fordyrelser.

