



Notat

Emne: Sandsynlige konsekvenser for Cityringsprojektet som følge af ændrede myndighedsvilkår

Fra: Metroselskabet

Til: Selskabets ejere

Dato: 2014-02-18

Baggrund

Planlægningen af byggeriet af Cityringen er – udover erfaringerne fra anlægget af den eksisterende Metro – baseret på de beslutninger, som er taget i hhv. Folketing, Københavns Borgerrepræsentation og Frederiksbergs kommunalbestyrelse, samt på anden lovgivning.

Disse beslutninger er i hovedtræk Lov om en Cityring, VVM og Miljøvurdering, interessenternes godkendelse af grundlaget for indgåelse af kontrakterne med entreprenører samt beslutninger om udvidet arbejdstid.

Cityringens anlægsarbejde startede løbende hen over sidste halvdel af 2011.

I løbet af 2012 overvejede Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning hvilket reguleringsregime, der skulle gælde for anlægsarbejderne for Cityringen. I VVM for Cityringen og ved arbejdets opstart var gældende, at arbejdet blev reguleret efter kommunens forskrift for bygge- og anlægsarbejder.

Teknik- og Miljøforvaltningen besluttede i efteråret 2012 at ændre det hidtidige regime fra generelle forskrifter til konkrete påbud efter Miljøbeskyttelseslovens § 42.

I forbindelse med denne ændring blev Teknik- og Miljøudvalget 5. november 2012 orienteret om, at forvaltningen fremadrettet ville skrive ind i påbuddene, at klager over påbud ikke ville have opsættende virkning. Metroselskabets planlægning tog herefter udgangspunkt i ovenstående.

Metroselskabet har, som nævnt ovenfor, taget udgangspunkt i bl.a. erfaringerne fra den eksisterende Metro i planlægningen. Ved anlægget af den eksisterende Metro var der ikke klagesager med opsættende virkning over byggeriet.

Cityringsprojektet blev i løbet af 2012 forsinket lokalt på en række byggepladser primært som følge af, at en række nødvendige tilladelser og dispensationer var sat i bero af Teknik-



og Miljøforvaltningens overvejelser om anvendelser af reguleringsmekanismer. Dette påvirkede ikke den samlede tidsplan med åbning af Cityringen i december 2018.

Metroselskabet fik i forbindelse med ejernes godkendelse af kontraktgrundlaget i 2010 tilladelse til, at der i kontrakterne indgik, at entreprenørerne kunne anmode om udvidet arbejdstid med døgnarbejde på fire ekstra byggepladser udover de tre tunnelarbejdspladser.

Med henblik på at sikre fremdriften anmodede Metroselskabet derfor om en udvidelse af arbejdstiderne på en række af Cityringens byggepladser på et tidspunkt, hvor selskabet vurderede, at det havde en afgørende effekt for fremdriften i byggeriet. Selskabet ansøgte ikke om fuldt døgnarbejde på fire ekstra byggepladser, men en generel udvidelse af arbejdstiden for at begrænse natarbejdet mest muligt og samtidig sikre fremdrift i projektet.

Samtidig bad selskabet ekspropriationskommissionen om en tilkendegivelse med henblik på forlods at kompensere naboerne for genererne som følge af de ændrede arbejdstider.

I juni 2013 traf Københavns og Frederiksberg Kommune beslutning om at tillade udvidelse af arbejdstiden på en række byggepladser. Samtidig indgik Metroselskabet en aftale med anlægsentreprenøren, som bekræftede, at Cityringens tidsplan kunne overholdes under forudsætning af de af kommunerne besluttede udvidelser af arbejdstiderne. Samtidig lukkede aftalen entreprenørens hidtidige økonomiske krav. På dette tidspunkt, det vil sige i juli 2013, overholdt Cityringsprojektet således den oprindelige tidsplan, det vil sige med åbning af Cityringen i december 2018.

Hidtidige konsekvenser af Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser

I slutningen af juli 2013 besluttede Natur- og Miljøklagenævnet imidlertid at give en klage over den udvidede arbejdstid på byggepladsen ved Marmorkirken opsættende virkning.

Herved ændredes de hidtidige forudsætninger for anlægsprojektets tidsplan. (jf. ovenfor).

Metroselskabet gjorde derfor opmærksom på, at klagesagen i forbindelse med byggepladsen ved Marmorkirken kunne medføre en forsinkelse af det samlede projekt, fordi byggepladsen ved Marmorkirken ligger på den kritiske sti i tidsplanen for anlægsarbejderne.

Selv om denne ændring af selskabets planlægning af arbejderne således indebar en risiko for forsinkelser og fordyrelser af anlægsarbejdet, var det i første omgang Metroselskabets vurdering, at såfremt klagesagen kunne afgøres rimelig hurtigt, og der samtidig blev skabt sikkerhed om det fremtidige reguleringsregime, ville det være muligt - gennem en optimering af projektets tidsplan og via forhandlinger med entreprenørerne - at begrænse konsekvenserne for tidsplan og økonomi.

Selskabet modtog en kopi af Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse vedrørende Marmorkirke-sagen d. 7. november 2013. Herefter afventede selskabet miljømyndighedens påbud for arbejdet i de kommende 6 uger på Marmorkirken. Dette påbud modtog selskabet d. 29. januar 2014



Under behandlingen af klagen vedrørende Marmorkirken havde miljømyndigheden samt Natur- og Miljøklagenævnet modtaget en række andre klager over byggeriet. Disse klager var ved udstedelsen af påbuddet for arbejdet på Marmorkirken d. 29. januar 2014 ikke afgjort. Hertil kommer at en længere række af Metroselskabets ansøgninger om påbud til støj og arbejdstid ikke blev afgjort af Teknik- og Miljøforvaltningen mellem juli 2013 og 5. februar 2014.

Indtil Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser af 5. februar 2014 var det selskabets opfattelse, at selv om marmorkirkesagen og de manglende påbud udgjorde en usikkerhed for den samlede tidsplan, så ville det være muligt at vurdere og begrænse de eksakte konsekvenser for tidsplan og økonomi, når der var opnået en afklaring af sagerne fra Natur- og Miljøklagenævnet og af det fremtidige reguleringsregime, og der på dette grundlag havde været mulighed for at forhandle med entreprenørerne.

Konsekvenser for Cityringsprojektets fremtidige tidsplan og økonomi

Med Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser den 5. februar 2014 er usikkerheden imidlertid blevet væsentligt forøget.

Ud over usikkerheden om konsekvenserne af det hidtidige stop for udvidet arbejdstid, blandt andet ved Marmorkirken, er der nu skabt generel usikkerhed om de fremtidige rammer for udvidet arbejdstid og ydermere risiko for, at fremtidige klagesager vil kunne indebære yderligere meget betydelige forsinkelser af anlægsarbejderne.

Afgørelserne har to konsekvenser.

For det første er det for nuværende usikkert, om miljømyndigheden kan tillade/tillader alt det arbejde, som er forudsat at foregå i udvidet arbejdstid, med de nødvendige støjgrænser og arbejdstider. Metroselskabet har således på nuværende tidspunkt ikke mulighed for at beregne de fremdriftsmæssige konsekvenser af fastlagte arbejdstider og støjgrænser.

Med henblik på at give et billede af de risici, som tegner sig, har selskabet allerede tidligere foretaget en vurdering af de tidsmæssige konsekvenser, hvis arbejdstiden på byggepladsen ved Marmorkirken ikke blev udvidet. Det er således selskabets vurdering, at fastholdelse af arbejdstiden på det nuværende niveau i stedet for den forudsatte udvidelse af arbejdstiden vil påvirke projektet 1:1, således at en udskydelse af den forlængede arbejdstid med for eksempel et år også forlænger anlægsperioden med et år.

For det andet er der en meget høj risiko for, at de fremtidige påbud og tilladelser, som vil være nødvendige for gennemførelsen af anlægsarbejderne, vil blive underkastet langvarige klagesagsforløb med opsættende virkning, som begrænser eller sætter anlægsarbejdet i stå i længere perioder. Det er således Metroselskabets vurdering, at selv begrænsede arbejdstider/støjgrænser i det fremtidige arbejde kan medføre nye langvarige klagesager, bl.a. under hensyntagen til selskabets rammer for at møde naboernes ønsker.



Baseret på erfaringerne fra de hidtidige klagesager kan en enkelt klagesag medføre en samlet sagsbehandlingstid hos Nævnet og miljømyndigheden på 6-7 måneder. Udover de hidtil kendte klagesager vedrørende støj og arbejdstider vurderer selskabet nu også, at der må forventes høj risiko for klager vedrørende ansøgninger om grundvandskontrol ved byggeriet. En klagesag vil her kunne sætte en hel arbejdsplads totalt i stå. Klager over grundvandskontrol vurderes ligeledes at kunne tage 6-8 måneder, men angives af Nævnet at kunne vare op til 2 år. Samlet vil risikoen for klager fremadrettet relativt hurtigt kunne forsinke projektet med 1-2 år.

Metroselskabet har tidligere skønnet, at ekstraomkostningerne som følge af en forsinkelse af anlægsarbejderne med et år ville være i størrelsesordenen 1,2 – 1,5 mia. kr. Heri indgår de økonomiske konsekvenser ved forsinket driftsstart, ekstraudgifter til ekspropriationer og erstatninger, ekstra omkostninger til arbejdskraft, maskiner på byggepladserne, samt ekstraudgifter til rådgivere, entreprenører samt Metroselskabets egen organisation m.v.

Sammenfatning

Sammenfattende må Metroselskabet konstatere, 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, kan akkumulere til en forsinkelse på 2 – 3 år.

Ud fra de tidligere skønnede ekstraomkostninger ville dette betyde en merudgift på mellem 2,4 – 4,5 mia. kr.

Det skal understreges, at selskabets muligheder for at aftale/forhandle imødegåelse af forsinkelser med entreprenørerne i høj grad afhænger af stabile rammer for byggeriet.

Da Natur- og Miljøklagenævnet i juli 2013 gav marmorkirkesagen opsættende virkning, vurderede Metroselskabet, at det med en hurtig afgørelse i sagen og afklaring af det fremtidige reguleringsregime ville være muligt at vurdere og begrænse konsekvenserne for tidsplan og økonomi. Med det fornyede risikoscenarie må det imidlertid konstateres, at en forsinkelse for nuværende er mere sandsynlig end at den oprindelige tidsplan kan fastholdes. Dette vil sandsynligvis betyde, at Cityringsprojektets anlægsomkostninger vil overstige de fastlagte grænseværdier for orientering af selskabets interessenter, det vil sige henholdsvis en forøgelse af anlægsomkostningerne med 3 pct. og en forlængelse af tilbagebetalingstiden for selskabets gæld med 2 år.