

NOTAT

BY&HAVN

Til: Transportministeriet

Fra: By & Havn

Emne: Høringssvar vedrørende forslag til Lov om projektering af en Nordhavnstunnel og lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet I/S (Afgrening fra Cityringen til Sydhavnen og reduktion af statens ejerandel af Udviklingsselskabet By & Havn I/S)

22. oktober 2014

Høringssvar vedrørende forslag til Lov om projektering af en Nordhavnstunnel og lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet I/S (Afgrening fra Cityringen til Sydhavnen og reduktion af statens ejerandel af Udviklingsselskabet By & Havn I/S)

By & Havn har ved høringsbrev af 25. september 2014 modtaget forslag til Lov om projektering af en Nordhavnstunnel og lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet I/S (Afgrening fra Cityringen til Sydhavnen og reduktion af statens ejerandel af Udviklingsselskabet By & Havn I/S).

By & Havns bemærkninger er koncentreret til lovens bestemmelser vedrørende Nordhavnstunnelen, metro til Sydhavnen, udbygningsmuligheder samt diverse.

Nordhavnstunnelen

By & Havn finder, at det er vigtigt, at det i loven præciseres, at formålet med Nordhavnstunnelen er at sikre, at de planlagte byudviklings- og havneaktiviteter i Nordhavn kan finde sted på en hensigtsmæssig måde, og at Nordhavnstunnelen er en forlængelse af den nuværende Nordhavnsvej fra Lyngbyvejen.

Dette indebærer, at såfremt der er en merpris som følge af, at tunnelen skal betjene andre formål end ovenfor nævnt, skal disse omkostninger ikke dækkes af By & Havn.

Desuden bør det forudsættes, at vejprofilet skal være det samme som på Nordhavnsvej, og at eventuelle merudgifter til ændringer af dette, f.eks. anlæg også af en cykelsti, ej heller skal dækkes af By & Havn.

By & Havn finder det væsentligt, at det af bemærkningerne til loven fremgår, at der skal indgås en trepartsaftale mellem Københavns Kommune, Vejdirektoratet og By & Havn vedrørende den videre projektering, herunder valg af linjeføring og økonomistyring.

By & Havn finder det afgørende, at der etableres en hensigtsmæssig incitamentsstruktur for etablering af Nordhavnstunnelen, idet bygherre, bestiller og betaler ikke er den samme. Det kunne for eksempel gøres ved at give eksempelvis Vejdirektoratet mulighed for i et vist omfang og på et forretningsmæssigt grundlag at kunne påtage sig økonomiske risici.

Af lovforslagets § 2 fremgår, at "Københavns Kommune og By & Havn afholder efter aftale med transportministeren alle udgifter...". Det fremgår hverken af lovens ordlyd eller bemærkninger, hvor meget Københavns Kommune skal bære og hvor meget By & Havn skal bære. Det er afgørende, at der skabes denne klarhed, og By

& Havn har forstået det således, at selskabets samlede omkostninger til Nordhavnstunnelen er begrænset til maksimalt 2,1 mia. kr.

Sydhavnsmetro

Med hensyn til Sydhavnsmetro er betaler og bygherre ikke sammenfaldende. Som det fremgår af Principaftalen, skal der indbygges mulighed for incitamentsaftaler. Hvis mulighed for incitamentsaftaler skal holdes åben, er det centralt, at Metroselskabet på et forretningsmæssigt grundlag kan påtage sig en økonomisk risiko.

Af lovforslagets § 5k, stk. 3 fremgår, at "Udforudsete udgifter, som er nødvendige af hensyn til gennemførelse af den restende del af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen, betales af Metroselskabet..", at "..Den nødvendige finansiering tilvejebringes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S..", samt at "..Københavns Kommune bærer... hele risikoen for eventuelle budgetafvigelser...". Bestemmelsen overlader et meget stort rum til fortolkning. For det første er ordet "finansiering" vel nærmere en omkostning, der skal bæres af By & Havn. Desuden er det uklart, hvad der er By & Havns risiko og hvad der er Københavns Kommunes risiko.

By & Havn har forstået det således, at By & Havns økonomiske risiko vedrørende Sydhavnsmetroen ud over de 1,7 mia. kr. er begrænset til maksimalt korrektionsreserven på 30 pct. af anlægssummen, svarende til godt 1,9 mia. kr. Hvis dette er tilfældet, eller hvis anden model besluttet, er det vigtigt, at det præciseres i bemærkningerne til loven. I øvrigt forekommer tabel på side 10 i lovforslaget uklar, idet indskudsbehovet ved indregning af 30 procent reserver ikke stiger svarende til stigningen i anlægssummen.

Af lovforslagets § 5n fremgår, at der vil være omkostninger til tilpasning af vandforsyningsnettet, tilslutningsbidrag mv. Det bør præciseres, hvorvidt disse omkostninger ligger ud over korrektionsreserven på 30 pct., og såfremt det er tilfældet, skal det afklares, hvem der betaler disse omkostninger (Metroselskabet, Københavns Kommune eller By & Havn).

Udbygningsmuligheder Nordhavn

Det er væsentligt, at det af lovforslaget fremgår, at Københavns Kommune forpligtes til at planlægge yderligere 2 mio. etagemeter nybyggeri i Nordhavn (ud over den allerede indgåede forpligtelse på 800.000 etagemeter). Desuden er det væsentligt, at det af lovforslaget fremgår, hvorledes man fra statslig side giver Københavns Kommune rammerne for at leve op til denne forpligtelse.

Diverse

Af lovforslaget fremgår det, at By & Havn skal stille arealer frit til rådighed for såvel anlæg af Sydhavnsmetro som Nordhavnstunnel.

I forbindelse med incitamentsaftalerne skal det sikres, at der sker en fornuftig afvejning mellem på den ene side anlægssøkonomien for de berørte anlæg og på den anden side hensynet til byudviklingen i de berørte områder. I den forbindelse vil Nordhavnstunnelen kunne få konsekvenser for eksisterende lejere og brugere i Nordhavn, hvorfor der skal afsættes et beløb til ekspropriation af disse rettigheder.

Af lovforslaget fremgår det på side 16, at nutidsværdien af By & Havn er opgjort til 5,9 mia. kr. Det bør her præciseres, at opgørelsen er opgjort, før By & Havns bidrag til Sydhavnsmetro er indregnet. Desuden skal der gøres opmærksom på, at forudsætningerne i Deloitte-rapporten vedrørende omkostninger til metro i Nordhavn og forudsætningerne i Principaftalen ikke er fuldt overensstemmende. Såle-

des opereres der i Principaftalen med, at der i By & Havns regnskab skal afsættes 1,5 mia. kr., mens der i Deloitte rapporten kun opereres med 1 mia. kr. Lægges Principaftalen til grund, bliver nutidsværdien af selskabet derfor ikke 5,9 mia. kr., men 5,7 mia. kr.

Af lovforslagets § 15 samt af Principaftalen fremgår det, at det er lagt til grund, at alle transaktioner finder sted medio 2014. Det fremgår derimod ikke af loven, hvilke konsekvenser dette har. Med hensyn til beløbenes størrelse, herunder indskud af de 1,7 mia. kr., er det vigtigt at det præciseres, om det er 2014-priser, om der skal ske en indeksregulering eller en forrentning af indskuddene frem til endelig betaling, og i givet fald hvilket indeks og hvilken rente, der skal anvendes.