



## 62

**Transportministeriet.** København, den 30. januar 2013.

- a. Transportministeriet anmoder om Finansudvalgets tilslutning til, at Banedanmark igangsætter forlængelse af den eksisterende transfertunnel og etablering af en trappeforbindelse fra Frederiksborggade til transfertunnelen på Nørreport station.

Projektets forventede totaludgift udgør 157,1 mio. kr. inkl. korrektionstillæg på 20 pct. til uforudsete udgifter. Udgiften finansieres af DSB og Metroselskabet, og projektet udføres af Banedanmark.

Forslaget medfører ikke merudgifter i finansåret.

- b. I aftale om Bedre mobilitet af 26. november 2010 er det besluttet at forlænge den eksisterende transfertunnel på Nørreport Station og etablere adgang via trappe og rulletrappe til transfertunnelen fra gågadedelen af Frederiksborggade. Projektet vil muliggøre en forbedring af adgangsforholdene til især Metroen, men også til S-tog og regionaltoget, efter etableringen af det store fornyelsesprojekt Ny Nørreport. Ny Nørreport-projektet forventes færdig med udgangen af 2014. Trappeforbindelsesprojektet vil medvirke til at forbedre Nørreport som et centralt trafikknudepunkt, der binder den kollektive trafik sammen, til gavn for stationens mere end 100.000 daglige brugere.

Som det blev besluttet ultimo 2011 i forligskredsen bag ”En grøn transportpolitik”, har projektet nu været udbudt i totalentreprise. Totalentreprisetilbuddet er blevet gennemgået af Banedanmark og Grontmij A/S og er fundet konditionsmæssigt korrekt.

Totalbudgettet efter licitationen er på 157,1 mio. kr. (2013-priser) inkl. et korrektionstillæg på 20 pct. til uforudsete udgifter.

Den oprindelige ramme for projektet jf. aftalen om Bedre mobilitet af 26. november 2010 var på i størrelsesorden 100 mio. kr. (2010-priser), hvoraf 50 mio. kr. skulle finansieres af Metroselskabet og 50 mio. kr. fra DSB's pulje ”Bedre adgang til den kollektive transport”. Forøgelsen af anlægssummen til 157,1 mio. kr. skyldes – foruden opregningen til 2013-priser – hovedsageligt, at opgaven med udførelse af tunnelen er mere kompleks end hidtil antaget. Det har således bl.a. været nødvendigt af hensyn til Ny Nørreport-projektet at begrænse arbejdsområdet, og dette har medført øgede omkostninger til byggegrube og frysning af jorden. At Nørre Voldgade ikke kan benyttes som transportvej til og fra trappeprojektet har også medført øgede omkostninger.

Det er vurderingen, at den udbudte løsning, hvor anlæg af trappen udføres indenfor Ny Nørreport-projektets tidsramme, er den mest hensigtsmæssige løsning. En gennemførelse af anlægget af trappen efter afslutningen af Ny Nørreport-projektet vil forlænge perioden, hvor de omfattende anlægsarbejder vanskeliggør adgangen til Nørreport station. Såfremt trappen ikke udføres indenfor Ny Nørreport-projektets tidsramme, vil en gennemførelse derfor først kunne ske på et væsentligt senere tidspunkt.

Metroselskabet vurderer, at trappeprojektet vil give en så væsentlig forbedring af adgangsforholdene til Nørreport station, at selskabet finder det vigtigt at finde finansiering til projektet, uanset fordyrelsen. DSB kan ikke bidrage yderligere, og Metroselskabets bestyrelse har derfor på bestyrelsesmøde 13. december 2012 besluttet at finansiere fordyrelsen på i alt 52,9 mio. kr. Det medfører, at Metroselskabet finansierer 105,0 mio. kr. af projektets totaludgift på 157,1 mio. kr., mens DSB's pulje "Bedre adgang til den kollektive transport" finansierer den resterende udgift på 52,1 mio. kr.

Projektet gennemføres som en del af Ny Nørreport-projektet, der forventes afsluttet i 2014. Dette indebærer, at der sker en mellemfinansiering via finanslovens § 28.63.05. Banedanmark – fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet (Anlægsbev. ), idet Banedanmark er bygherre på projektet. Banedanmark viderefakturerer udgifterne til DSB og Metroselskabet, der finansierer projektets samlede udgifter.

Af hensyn til tidsplanen for Ny Nørreport-projektet vil Banedanmark indlede kontraktforhandlinger med totalentreprenøren med forbehold for de bevilgende myndigheders tilslutning samt om nødvendigt, med samme forbehold, indgå kontrakt med henblik på at igangsætte forberedende arbejder. Dette svarer til praksis fra en række af Banedanmarks fornyelsesprojekter. Med et vedtaget aktstykke sættes de fysiske arbejder i gang.

Banedanmark indgår aftale med DSB og Metroselskabet om betaling til Banedanmark for udførelsen af projektet. Efter gennemførelsen af projektet overdrages ejerskabet af metrotrappen til Metroselskabet.

- c. Aktstykket forelægges Finansudvalget, idet der er tale om et projekt med en totaludgift på over 60 mio. kr., hvilket kræver Finansudvalgets tilslutning til igangsætning i henhold til Budgetvejledningens forelæggelsesgrænser vedr. investeringer.

Aktstykket forelægges nu med henblik på de bevilgende myndigheders godkendelse, så de fysiske arbejder i forbindelse med en forlængelse af den eksisterende transfertunnel på Nørreport Station samt etablering af adgang via trappe og rulletrappe til transfertunnelen fra gågadedelen af Frederiksborggade kan igangsættes.

- e. Under henvisning til ovenstående anmodes om Finansudvalgets tilslutning til, at Banedanmark igangsætter etableringen af trappe- og rulletrappe-forbindelse fra gågadedelen af Frederiksborggade ned til transfertunnelen på Nørreport station til en budgetteret totaludgift på 157,1 mio. kr. Udgiften finansieres af DSB's pulje "Bedre adgang til den kollektive transport" og Metroselskabet.

Forslaget medfører ikke merudgifter i finansåret.

f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

*København, den 30. januar 2013*

HENRIK DAM KRISTENSEN

/ Flemming Schiller

Til Finansudvalget.