

Aftale mellem staten v. transport- og bygningsministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om finansiering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg Station

Staten v. transportministeren og Københavns Kommune indgik i juni 2014 *'Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen'* (Sydhavnsmetroen). Aftalen forudsætter anlæg af en metrolinje med fire underjordiske stationer samt en station i terræn ved Ny Ellebjerg Station.

I VVM-redegørelsen er en station i terræn hovedforslaget, mens en underjordisk station er undersøgt som et alternativ. En underjordisk station vil forbedre omstigningsmulighederne på Ny Ellebjerg Station mellem metro, S-tog og regionaltoget og bidrage til at skabe et nyt trafikalt knudepunkt for den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Merudgiften til en underjordisk station er 615 mio. kr. (2013-priser).

Med henblik på at skabe gode omstigningsforhold for passagererne og fremtidssikre metroen til en eventuel videreførelse er parterne enige om at anlægge Ny Ellebjerg metrostation under jorden.

Parterne er enige om, at merudgiften på 615 mio. kr. finansieres ved:

1. at staten overdrager byggeretten for banearealet på Ny Ellebjerg Station, som af Metroselskabet er værdisat til 120 mio. kr., til Metroselskabet som et statsligt indskud på baggrund af et byggeønske på i alt ca. 80.000 etagemeter, som blandt andet anvendes til boliger og erhverv. Metroselskabet kan inddrage By & Havn i det videre arbejde.
2. at der afsættes 50 mio. kr. fra Metroselskabets pulje til driftsoptimering.
3. at Frederiksberg Kommune indskyder 150 mio. kr. i Metroselskabet.
4. at Københavns Kommune indskyder 150 mio. kr. i Metroselskabet. Københavns Kommune finansierer sit bidrag bl.a. ved salg af arealet "Strømmen".
5. at Metroselskabet dækker restbeløbet på 145 mio. kr. via langtidsbudgettet. De forbedrede omstigningsforhold og udviklingen af stationsnært byggeri både over stationen og ved "Strømmen" vil generere flere passagerer i metroen. Metroselskabet forventes således at kunne dække restbeløbet, uden at tilbagebetalingstiden for selskabets gæld bliver påvirket.

Parternes bidrag prisopregnes med Finansministeriets anlægsindeks.

Parterne noterer sig, at Metroselskabet fortsat forventer, at Sydhavnsmetroen ibrugtages i 2023 og anlægges indenfor den aftalte økonomiske ramme med tillæg af ovenstående.

Parterne er enige om, at et eventuelt merprovenu fra salget af byggeretten, jf. pkt. 1 ovenfor, fordeles som følger: de første 50 mio. kr. tilbagebetales til Metroselskabet og yderligere midler fordeles ligeligt mellem parterne. Parterne konstaterer endvidere, at der ikke foreligger et konkret projekt endnu. Når der foreligger et konkret projekt, vil Københavns Kommune indlede en planproces og forelægge projektet for Borgerrepræsentationen. Parterne vil følge realiseringen af projektet og er enige om, at såfremt værdien af byggeretten mod forventning ikke kan realiseres, vil mindreindtægten skulle dækkes indenfor Metroselskabets langtidsbudget.

Parterne noterer sig, at der gennemføres en analyse af anlæg af en højklasset kollektiv trafikløsning til Hvidovre Hospital og Bispebjerg Hospital ved Metroselskabet og med forventet deltagelse af Region Hovedstaden, Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Hvidovre Kommune. De deltagende

parter drøfter finansieringen af analysen, som forventes afsluttet i 2018. Analysen koordineres med analysen af kollektiv infrastruktur i København (KIK).

Københavns og Frederiksberg Kommuner kan lånefinansiere deres bidrag til etablering af Ny Ellebjerg metrostation under jorden på de hidtil gældende vilkår for kommunernes finansiering af anlæg af metroen.

I det omfang gennemførelsen af aftalen kræver lovgivning, vil Transport- og Bygningsministeriet fremsætte den nødvendige lovgivning for Folketinget.

Der tages forbehold for godkendelse af aftalen i de respektive bevilgende myndigheder.

Dato:

Københavns Kommune
v. overborgmesteren

Frederiksberg Kommune
v. borgmesteren

Transport- og Bygningsministeriet
v. transport- og bygningsministeren