



Afgjort den 4. februar 2016

Tidligere fortroligt aktstykke H af 4.2 2016. Fortroligheden er ophævet ved ministerens skrivelse af 24.1 2018.

## 59

**Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.** København, den 27. januar 2016.

- a. Transport- og Bygningsministeriet anmoder om tilslutning til, at anlægsprojektet "Genåbning af Langeskov Station" fortsættes, samt at projektets totaludgift forhøjes med 33,1 mio. kr. fra 64,7 mio. kr. til 97,8 mio. kr.

Udgiften i 2016 afholdes af den på finansloven opførte bevilling på 188,5 mio. kr. under § 28.63.02. Banedanmark - puljeprojekter (*Anlægsbev.*).

Eksistensen af aktstykket er offentlig, mens indholdet er fortroligt af hensyn til statens forhandlingsposition om ekstrakrav fremsat af entreprenøren. Fortroligheden vil blive ophævet, når der er indgået aftale om ekstrakravene.

- b. Der blev med Aftale om Bedre mobilitet af 26. november 2010 afsat i alt 54,1 mio. kr. til en genåbning af Langeskov Station på Fyn. Langeskov station er indviet den 4. oktober 2015 og betjener daglige togafgange.

Projektet indebærer etablering af to sideperroner langs de eksisterende spor og en stitunnel under sporene. Banedanmark har etableret de to perroner, mens etableringen af stitunnellen endnu ikke er gennemført. Stitunnellen skønnes nødvendig for at sikre uhindret adgang til stationen fra de omkringliggende parkerings- og tilkørselsforhold og for at sikre brugervenlighed for personer med reduceret mobilitet. Etablering af en stitunnel er en endvidere en forudsætning for overholdelse af et EU-direktiv om tekniske krav til jernbaneanlæg i forhold til personer med reduceret mobilitet, det såkaldte "interoperabilitetsdirektiv".

Med Trafikaftale 2014 □ udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden af 24. juni 2014 blev projektets totaludgift øget med 10,6 mio. kr. som følge af, at det efter endt licitation blev konstateret, at udførelsesomkostningerne var højere end oprindeligt antaget. Der er herefter samlet bevilget 64,7

mio. kr., inklusiv 10 pct. i korrektionstillæg. Banedanmark har på nuværende tidspunkt anvendt 74,1 mio. kr.

Der opstod i foråret 2015 problemer med etableringen af stitunnellen under sporet. De forberedende arbejder til etableringen af tunnelen var planlagt udført i sporspærringen i påsken 2015 men blev forsinket. Det var ikke muligt at indhente arbejdet i efterfølgende planlagte sporspærringer. Banedanmark har på baggrund af forsinkelsen rejst krav mod rådgiveren bag projektet og efterfølgende indgået forlig, hvor Banedanmark kompenseres med 0,6 mio. kr. for ringe/mangelfuld projektering samt en fast lav pris på den resterende detailprojektering. Transport- og Bygningsministeriet orienterede herom i Anlægsstatus 1 og 2 2015 sendt til Finansudvalget henholdsvis den 27. august 2015 og den 7. januar 2016 og varslede i samme ombæring, at der var risiko for overskridelse af projektets bevilning. Banedanmark har i samarbejde med Kerteminde Kommune etableret en midlertidig trappe til perronerne, indtil stitunnellen er anlagt.

Da stitunnellen ikke kan etableres som forudsat, vil det ikke være muligt at fuldføre arbejdet indenfor den nuværende totaludgift. Arbejdet med stitunnellen skal gennemføres når strækningen totalspærres i forbindelse med sporfornyelsesprojektet Nyborg-Odense i påsken og Kr. Himmelfartsferien 2016. Ved at udnytte samme spærring sikres færrest muligt trafikale gener på denne hovedstrækning mellem landsdelene.

For at undgå komplikationer og minimere de tidsmæssige og økonomiske risici har Banedanmark valgt at installere en såkaldt "in situ-løsning", hvor tunnelen støbes på stedet og derefter skubbes på plads. Løsningen er tidligere afprøvet og lader sig gennemføre inden for totalspærringerne i 2016. "In-situ-løsningen" vurderes at have de færreste udførelsesrisici i sammenligning med de andre undersøgte løsninger, idet konstruktionen stort set kan færdiggøres inden indskubning og kun indeholder én samling. Udførelsesrisiciene består primært i, at produktionen foregår i det fri og derfor kan påvirkes af vind og vejr, ligesom etablering af midlertidig spuns mellem sporene kan forhindres af eventuelle hindringer i undergrunden. Disse risici vurderes dog at være meget begrænsede. Løsningen opfylder endvidere de krav, der stilles til stitunnellers levetid. "In situ-løsningen" vurderes derfor at være den mest hensigtsmæssige løsning, men har fordret ny og fortsat detailprojektering af projektet med henblik på at kunne gennemføre projektet i de planlagte spærringer i foråret 2016.

De omkostninger, der er forbundet med komplikationerne ved tunnelloøsningen medfører, at projektet fordyres. Fordyrelserne skyldes:

- Ekstra projekteringsomkostninger i forbindelse med, at de forberedende arbejder til stitunnellen blev forsinket.
- Omprojektering af stationsprojektet som følge af, at stitunnellen ikke kunne udføres i 2015.
- Omkostninger til projektering og udførsel af "in situ-løsningen".
- Kendte og forventede ekstrakrav fra entreprenøren som følge af blandt andet mangler i detailprojekteringen, udskydelse af arbejdet med stitunnellen og elevatorer, samt forceringsomkostninger.
- Mangler i projektmaterialet har resulteret i stigende styringsomkostninger, dels for at kunne afklare flere spørgsmål omkring projektets udførelse, dels i form af ekstra byggeledelse og tilsyn.

Samlet set betyder omkostningerne ved den ændrede tunnelloøsning en fordyrelse på 33,1 mio. kr., i forhold til projektets eksisterende totaludgift på 64,7 mio. kr. Projektets nye skønnede totaludgift vil således være 97,8 mio. kr. Heri indgår et korrektionstillæg på 3,4 mio. kr. til imødegåelse af yderligere uventede forhold. Merudgiften i 2016 udgør 20,3 mio. kr. ekskl. korrektionstillæg. Den resterende merudgift på 9,4 mio. kr. er afholdt i 2015.

Der vurderes at være følgende risici forbundet med overholdelsen af den nye totaludgift:

- Risiko for, at ekstra krav fra entreprenøren overstiger det budgetterede. Dette søges håndteret gennem tæt opfølgning på entreprenørens arbejde på byggemøder samt ved at afsætte budget til imødekomme af eventuelle ekstrakrav.
- Risiko for, at nedbrydning og opbygning af perroner etc. vil være mere omfattende end først antaget. Dette søges imødekommet ved at udføre projekteringen af stitunnelen i tæt dialog mellem bygherre, rådgiver og entreprenør.
- Risiko for, at den nye stitunnel bliver dyrere end først antaget. Denne risiko begrænses af, at den valgte løsning er afprøvet tidligere og gennemføres i en totalspærring.

Merudgiften til projektet afholdes af den på finansloven opførte bevilling på § 28.63.02. Banedanmark - puljeprojekter (*Anlægsbev.*).

- c. Aktstykket forelægges Finansudvalget, idet projektets totaludgift er øget med mere end 10 pct. og mindst 10 mio. kr., hvilket kræver Finansudvalgets tilslutning i henhold til de særlige bevillingsbestemmelser på § 28.63. Banedanmark. Aktstykket forelægges nu, således at projektet kan gennemføres i de planlagte spæringer i foråret 2016.
- e. Under henvisning til ovenstående anmodes om tilslutning til, at anlægsprojektet "Genåbning af Langskov Station" fortsættes, samt at projektets totaludgift forhøjes med 33,1 mio. kr. fra 64,7 mio. kr. til 97,8 mio. kr.

Udgiften i 2016 afholdes af den på finansloven opførte bevilling på 188,5 mio. kr. under § 28.63.02. Banedanmark - puljeprojekter (*Anlægsbev.*).

- f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

*København, den 27. januar 2016*

HANS CHR. SCHMIDT

/ Flemming Schiller

Til Finansudvalget.

Tiltrådt af Finansudvalget den 04-02-2016