



Notat

28.09.2018

Notat vedrørende Ringsted Station

Med Trafikaftalen af 24. juni 2014 mellem den daværende regering (Socialdemokratiet og Radikale Venstre) og Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti blev der afsat 15 mio. kr. til en VVM-undersøgelse af en Niveaufri udfletning Ringsted øst på samme niveau, som den vestlige løsning allerede var undersøgt. Høringen i forbindelse med VVM-undersøgelsen af en østlig placering blev afsluttet primo 2016. Grundet den sene beslutning for gennemførelse af VVM for østlig placering i forhold til den nye banes samlede afslutning, kunne hverken en vestlig eller østlig løsning være færdig til åbning af den nye bane i december 2018.

Banedanmark havde parallelt med undersøgelse af en østlig placering undersøgt, hvilke kapacitetsmæssige optimeringer, der kunne være mulige at få færdige på Ringsted Station til åbning af banen i december 2018. Heraf 0+ løsningen med hastighedsopgradering til 180 km/t gennem Ringsted i niveau. Denne løsning indgik i sammenligningsnotatet fra 2016 udarbejdet af Banedanmark, der tjente som beslutningsgrundlag for Ringsted Station med hhv. en vestlig og østlig niveaufri udfletning. Beslutningen for Ringsted Station og 0+løsningen blev TRU orienteret om af daværende Transportminister Hans Chr. Schmidt 14. juni 2016. Jævnfør ministerens brev skete denne optimering af Ringsted Station til 0+løsningen indenfor anlægslovens rammer og ville sikre kapaciteten frem til (tidligst) åbningen af Femern forbindelsen i 2028.

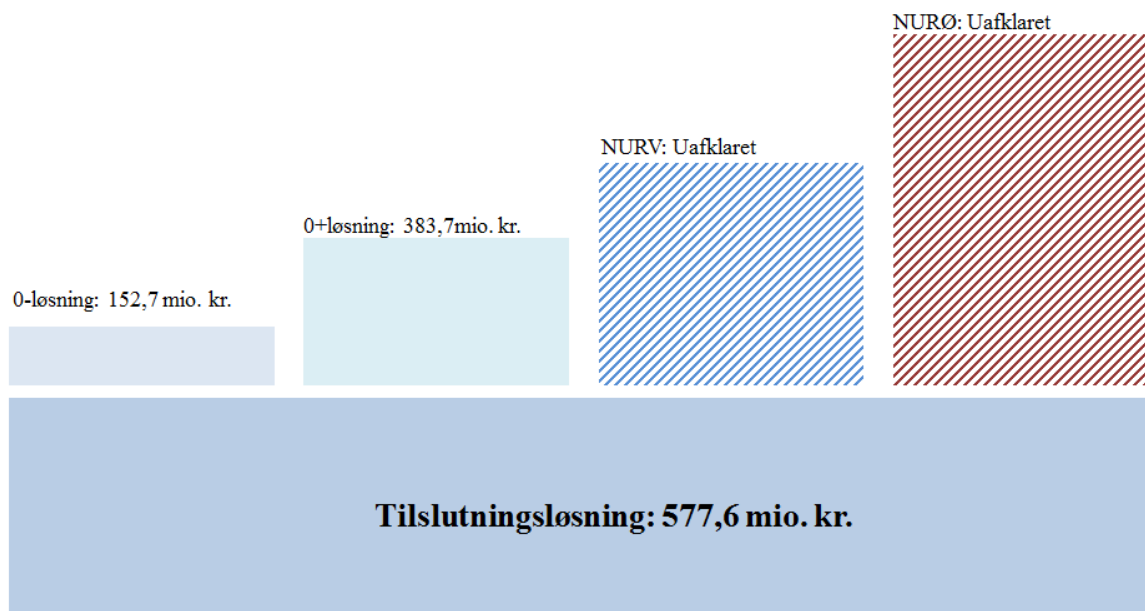
Det blev på baggrund af rebudgetteringen af Ringsted Station (0+løsningen) på forligskredsmøde d. 19. april 2018 besluttet at etablere en mere simpel løsning på Ringsted Station (0-løsningen), som kapacitetsmæssigt kan imødekomme det trafikale oplæg til K20.

Beslutningen i april 2018 om etablering af 0-løsningen var foranlediget af den konstaterede fordyrelse på Ringsted Station. Forudsætningen for beslutning om 0-løsningen har således været at tilvejebringe den påkrævede kapacitet til K20 for så begrænsede midler som muligt. Den primære forskel mellem den i april besluttede 0-løsning og 0+ løsningen er, at 0-løsningen ikke indeholder en hastighedsopgradering til 180 km/t gennem Ringsted Station, ligesom 1/3 del af stationen ikke bygges om som indeholdt i 0+løsningen.

Tilslutningsløsningen er en forudsætning for alle løsninger

Første skridt i 0-løsningen er en Tilslutningsløsning med færdiggørelse til åbning af banen i maj 2019. Denne er nødvendig for at sikre tilslutning af den nye bane til Ringsted Station og giver derved to nye spor gennem Ringsted Station. Funktionaliteten i Tilslutningsløsningen er sammenlignelig med anlægslovens løsning og er estimeret til 577,6 mio. kr. (2018pl), heraf er pr. 31. august 2018 forbrugt 488,5 mio. kr. Tilslutningsløsningen er ligesom anlægslovens løsning en forudsætning for betjening af Ringsted Station ad ny bane.

Det bemærkes, at Tilslutningsløsningen er en forudsætning for en eventuel efterfølgende etablering af hhv. etablering af 0+løsning, niveaufri udfletning Øst og niveaufri udfletning Vest. Dvs. at den skal laves under alle omstændigheder, da den er en forudsætning for, at den nye bane kan betjenes. Som det fremgår af figuren nedenfor betyder det, at det tidligere konstaterede merbehov dermed også vil påvirke hvert af disse efterfølgende scenarier. De konkrete forhold for etablering af de tre løsninger er beskrevet i sammenligningsnotatet fra 2016. Det bemærkes, at såfremt der ønskes etablering af en niveaufri udfletning vil de tidligere løsninger fra sammenligningsnotatet skulle gennemgå en opdatering og rebudgettering.



Forklaringstekst: Anlægsoverslagene for tilslutningsløsning, 0-løsning og 0+løsning er baseret på rebudgetteringen af Ringsted Station fra foråret 2018. Anlægsoverslagene for de to niveaufri løsninger er på nuværende tidspunkt uafklarede. En retvisende sammenligning vil kræve en rebudgettering af niveaufri udflætning Øst og Vest. Figuren viser sammenhængen imellem løsningerne i et økonomisk perspektiv. Det fremgår, at Tilslutningsløsningen er en forudsætning for alle løsningerne. Hvor store dele af 0-løsningen, dvs. den del der vedrører færdiggørelse fra Tilslutningsløsningen og frem til ibrugtagning af 0-løsningen ultimo 2019, der vil kunne anvendes i en senere 0+løsning og i de forskellige niveaufri udflætninger, vil kræve en omprojektering af de tre løsninger i relation til anlægselementerne ilagt på Ringsted Station med 0-løsningen, og hvordan dette påvirker/kan genbruges i en optimeret løsning.

Det bemærkes, at anlægsoverslagene for Ringsted Station blev rebudgetteret i foråret med assistance fra KPMG. Det understreges i den forbindelse at en tilsvarende rebudgettering ikke er gennemført af de niveaufri udflætninger Øst og Vest, hvorfor de i figuren fremstår som uafklarede. En retvisende sammenligning vil kræve en rebudgettering af niveaufri udflætning Øst og Vest.

For at opsummere vil dette sige, at de 577,6 mio. kr. (2018pl), der er afsat til tilslutningsløsningen, og dermed de 488,5 mio. (2018pl), som hidtil er forbrugt, ikke er spildt.

Tilslutningsløsningen er en forudsætning for at kunne køre tog igennem Ringsted Station med to nye spor og dermed en forudsætning for alle de løsninger, der har været undersøgt på Ringsted Station, herunder 0, 0+, niveaufri udflætning Øst og niveaufri udflætning Vest.

Som det fremgår af det følgende afsnit, vil det have markant betydning for kapaciteten på den ny bane, hvis man vælger ikke at etablere 0-løsningen. Det skyldes, at en niveaufri løsning øst eller vest først vil kunne stå færdig om minimum 4 år.

0-løsningen er en forudsætning for at imødekomme øget kapacitet og K20

De resterende arbejder efter maj 2019 vedrører færdiggørelse af 0-løsningen og blev besluttet for at sikre kapacitet på Ringsted Station til køreplansoplæg K20. Denne del af 0-løsningen er ikke en

forudsætning for hhv. 0+, niveaufri udfletning Øst og Vest og er således en meromkostning for at imødekomme det trafikale oplæg til K20. Meromkostningen estimeres til 152,7 mio. kr. (2018pl).

Meromkostning til 0-løsningen på 152,7 mio. kr. (2018pl) anvendes således på at øge kapaciteten på den nye bane og imødekomme DSB's køreplaner for 2020 (K20).

Banedanmark anslår, at det vil tage minimum fire år at bygge en niveaufri udfletning i Øst eller Vest, og det er derfor nødvendigt at bygge 0-løsningen, hvis det ønskes, at der skal kunne køre mere end to tog i timen hver vej fra 2020.

Niveaufri udfletning Øst og Vest vil indebære betydelige meromkostninger

Der vil som nævnt skulle gennemføres en rebudgettering af hhv. niveaufri udfletning Øst og Vest i forhold til det estimat, der fremgår af sammenligningsnotatet fra 2016. Den underbudgettering, der er konstateret i det oprindelige estimat for anlægslovens løsning, vil også gøre sig gældende i forhold til disse to løsninger, og de vil i forhold til både 0-løsningen og 0+løsningen indebære væsentlige meromkostninger.

Overblik over forløbet for beslutning om 0+løsning og 0-løsning

- VVM for vestlig niveaufri udfletning er gennemført i efteråret 2013 og lovforslag er til 1. behandling i 2014.
- I juni 2014 blev der afsat midler til VVM for østlig niveaufri udfletning. Høring for østlig placering afsluttes januar 2016.
- Sammenligningsnotat (beslutningsgrundlag) foreligger marts 2016 til beslutning om løsning for Ringsted Station.
- Ifm. undersøgelsen af østlig placering var der forudsat politisk beslutning og finansiering senest 1. juli 2016, såfremt en niveaufri udfletning skulle etableres i regi af den nye bane.
- Flyoveranlægget (niveaufri udfletning Øst/Vest) blev forventet ibrugtaget i 2022, hvilket forudsætter detailprojekteringen kan igangsættes umiddelbart efter sommerferien 2016. Hverken en vestlig eller østlig løsning kunne være færdig til åbning af den nye bane grundet den sene beslutning for gennemførelse af VVM for østlig placering.
- Banedanmark havde parallelt undersøgt, hvad der kunne være muligt at få færdigt på Ringsted Station til 2018. Heraf 0+ løsningen med hastighedsopgradering til 180 km/t. Denne indgik i sammenligningsnotatet med vestlig og østlig niveaufri udfletning.
- 0+ løsningen forudsatte ligeledes en politisk beslutning før sommerferien 2016.
- Beslutningen for 0+ løsningen skulle foreligge, så løsningen kunne indgå i det planlagte udbud for den vedtagne 0-løsning. Udbuddet var planlagt til september 2016.
- Ministeren orienterede TRU d. 14. juni 2016 om beslutning om at gå videre med optimering af 0-løsningen til 0+ løsningen indenfor anlægslovens rammer.
- På baggrund af rebudgetteringen af Ringsted Station besluttede forligskredsen den 19. april 2018, at etablere en 0-løsning i stedet for en 0+-løsning.

Væsentligt baggrundsmateriale

- Sammenligningsnotat fra 2016:
<https://www.ft.dk/samling/20151/almdel/TRU/bilag/311/1645810.pdf>
- Orientering af 14. juni 2016 om Banedanmarks afslutning af undersøgelserne af mulige løsninger for udfletningsprojektet ved Ringsted, fra transport- og bygningsministeren:
<https://www.ft.dk/samling/20151/almdel/tru/bilag/311/index.htm>