



Afgjort den 16. maj 2019

141

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. København, den 24. april 2019.

- a. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet anmoder hermed om Finansudvalgets tilslutning til, at Banedanmark igangsætter projektet Hastighedsopgradering Ringsted-Odense.

Projektets forventede totaludgift inkl. korrektionstillæg på 30 pct. udgør 484,4 mio. kr. (2019-priser) i perioden 2019-2024. Udgiften i 2019 på 9,8 mio. kr. afholdes inden for den nuværende bevilling på § 28.63.08. Anlægsprojekter på jernbanen.

- b. *Baggrund*

Med Aftale om et sammenhængende Danmark – Investeringsplan 2030 af 12. marts 2019 er det aftalt at foretage en hastighedsopgradering af jernbanen mellem Ringsted og Odense.

Jernbanen mellem Ringsted og Odense er en central hovedstrækning på det danske jernbanenet. Med en opgradering af den maksimale hastighed på op til 200 km/t kan rejsetiden for lyntogene mellem Ringsted og Odense reduceres med ca. 5 minutter. Strækningen benyttes af 12 mio. passagerer årligt, hvilket forventes at stige til mere end 15 mio. i 2025. Omtrent 46 pct. af rejserne er pendlingsrejser. De resterende rejser er fordelt mellem erhvervsrejsende (15 pct.) og fritidsrejsende (39 pct.).

Der blev udarbejdet beslutningsgrundlag for projektet i 2016. Det fremgår af dette, at den samfundsøkonomiske forrentning af projektet er ca. 16 pct. (intern rente).

Projektbeskrivelse

Jernbanen mellem Ringsted og Odense består både af strækninger i regi af Banedanmark og af en strækning i regi af Sund & Bælt i forbindelse med Storebæltsbroen. Sund & Bælt indledte deres del af projektet i [2017]. Med indeværende aktstykke igangsættes Banedanmarks del af projektet, som omfatter strækningerne Ringsted-Korsør og Nyborg-Odense.

Projektet består primært af en række opgraderinger og/eller justeringer af broer, dæmninger, sporanlæg og kørestrømsanlæg på de to strækninger, hvortil kommer afledte aktiviteter på bl.a. stærkstrøm og sikring. Samlet set muliggør disse aktiviteter, at der kan køres med 200 km/t på strækningen.

Projektførløb og tidsplan

Det er en forudsætning for projektøkonomien, at projektet udføres samtidigt med kommende sporfornyelsesprojekter på de enkelte delstrækninger. Herved mindskes de trafikale gener ved projektet og udførelsesomkostninger mindskes.

Hastighedsopgraderingen vil kunne ibrugtages efter udrulning af nye signaler ultimo 2027 og ultimo 2028 for hhv. Nyborg-Odense og Ringsted-Korsør.

Såfremt der ikke træffes beslutning om hastighedsopgraderingen senest primo maj, vil det være nødvendigt at replanlægge opgraderingen i lyset af øvrige arbejder på strækningen, hvorved ibrugtagningstidspunktet kan risikere at blive udskudt.

Det er forudsat i Aftale om et sammenhængende Danmark, at projektet igangsættes i 2021. Såfremt hastighedsopgraderingen skal koordineres med de planlagte fornyelsesaktiviteter, der gennemføres fra 2022, vil det imidlertid være nødvendigt at igangsætte de første faser af projektet i maj 2019. Det skyldes hensynet til at indmelde planlagte sporspærringer til togoperatørerne på strækningen samt hensynet til de videre planlægningsaktiviteter.

Med aktstykket igangsættes derfor de forberedende arbejder til projektet (detailprojektering mv.) i 2019. Anlægsarbejderne forventes udbudt og kontraheret i 2020-2021, og anlægsarbejderne forventes udført i 2022-2024.

Banedanmarks projekt koordineres med Sund & Bælts del af det samlede projekt, således at der så vidt muligt bliver synergi i arbejderne. For Sund & Bælts strækning, Korsør-Nyborg, planlægges arbejderne udført i perioden 2021-2025.

Totaludgift

Projektets totaludgift udgør 484,4 mio. kr. I totaludgiften indgår i henhold til Ny Anlægsbudgettering et korrektionstillæg på 30 pct., heraf 10 pct. i intern projektsreserve og 20 pct. i central anlægsreserve til dækning af eventuelle merudgifter som følge af usikkerheder og risici.

Den forventede fordeling af totaludgiften fordelt på omkostningskategorier i de enkelte finansår er opgjort nedenfor. Bevillingen fra 2020-2024 forudsættes optaget på kommende bevillingslove.

| Afløb, mio. kr. (2019-priser) | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | I alt |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Standardposter (bl.a. størstedelen af jord- og underbygningsarbejderne samt en række sporarbejder) | 2,4 | 7,3 | 7,3 | 34,4 | 34,4 | 34,4 | 120,3 |
| Særlige poster (fx visse broer samt mellemlæg, sporjustering og en række kørestrømsarbejder) | 3,4 | 10,1 | 10,1 | 47,9 | 47,9 | 47,9 | 167,3 |

| | | | | | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Tværgående omkostninger (bl.a. rådgivning, projektstyring, byggeplads og tilsyn) | 1,7 | 5,2 | 5,2 | 24,3 | 24,3 | 24,3 | 85,0 |
| Projektreserve (10 pct.) | 0,8 | 2,3 | 2,3 | 10,7 | 10,7 | 10,7 | 37,3 |
| Central reserve (20 pct.) | 1,5 | 4,5 | 4,5 | 21,3 | 21,3 | 21,3 | 74,5 |
| I alt | 9,8* | 29,4 | 29,4 | 138,6 | 138,6 | 138,6 | 484,4 |

* Udgiften i 2019 på i alt 9,8 mio. kr. afholdes inden for den eksisterende bevilling på § 28.63.08. Anlægsprojekter på jernbanen.

Projektets anlægsoverslag er baseret på samtidig udførelse med et sporfornyelsesprojekt på strækningen. Der forelægges nyt aktstykke, når fornyelsesaktiviteterne skal igangsættes. Dette forventes at ske i 2021.

Risikovurdering

Der blev i forbindelse med beslutningsgrundlaget for projektet i 2016 lavet en risikovurdering af projektet. Denne viste, at der var relativt få større risici forbundet med projektet, hvilket bl.a. hænger sammen med, at projektet primært omfatter justeringer/opgraderinger på eksisterende strækninger.

De væsentligste risici ifølge risikovurderingen i 2016 var bl.a. behovet for ændringer eller yderligere ombygninger som følge af krav, herunder TSI-krav (Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet), knyttet til især dæmninger, broer og kørestrøm. Desuden var der usikkerhed forbundet med, hvor mange broer, det viser sig nødvendigt at udskifte.

Der foretages en fornyet risikovurdering som led i detailprojekteringen i 2019.

Til imødegåelse af projektets risici indgår der jf. ovenfor et korrektionstillæg på 30 pct. i projektets totaludgift. Banedanmark vurderer, at disse reserver er tilstrækkelige til at håndtere projektets risici.

- c. Aktstykket forelægges Finansudvalget nu med henblik på igangsætning af projektet. Projekter med en totaludgift over 60,0 mio. kr. kræver Finansudvalgets tilslutning til igangsættelse, jf. de særlige bevillingsbestemmelser under § 28.63. Banedanmark.
- e. Under henvisning til ovenstående anmoder Transport-, Bygnings og Boligministeriet om tilslutning til, at Banedanmark igangsætter projektet Hastighedsopgradering Ringsted-Odense.

Projektets forventede totaludgift inkl. korrektionstillæg på 30 pct. udgør 484,4 mio. kr. (2019-priser) i perioden 2019-2024. Udgiften i 2019 på 9,8 mio. kr. afholdes inden for den nuværende bevilling på § 28.63.08. Anlægsprojekter på jernbanen.

Endvidere optages på forslag til lov om tillægsbevilling for 2019 et anlægsskema for projektet.

f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

København, den 24. april 2019

OLE BIRK OLESEN

/ Mikkel Sune Smith

Til Finansudvalget.

Tiltrådt af Finansudvalget den 16-05-2019 . EL stemte hverken for eller imod.