



Afgjort den 29. juni 2017

Tidligere fortroligt aktstykke X af 29. juni 2017. Fortroligheden er ophævet ved ministerens skrivelse af 30.11 2018.

50

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. København, den 24. maj 2017.

- a. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet anmoder hermed om Finansudvalgets tilslutning til, at Bannedanmark igangsætter elektrificering af jernbanen mellem Aarhus (ekskl. Aarhus H.) og Aalborg/Lindholm.

Projektets forventede totaludgift inkl. korrektionstillæg på 30 pct. udgør 2.698,4 mio. kr. i perioden 2015-2025. Udgiften i 2017 på 71,4 mio. kr. afholdes af den på finansloven opførte bevilling på § 28.63.08. Anlægsprojekter på jernbanen.

Eksistensen af nærværende aktstykke er offentlig, mens indholdet er fortroligt af hensyn til statens forhandlingsposition ved udbud af projektet. Aktstykkets fortrolighed ophæves efter kontraktindgåelse.

- b. *Baggrund*

Med lov nr. 609 af 12. juni 2013 om elektrificering af jernbanen er transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiget til at undersøge, projektere og etablere de nødvendige anlæg med henblik på elektrificering af statslige jernbanestrækninger, når der er truffet politisk aftale herom, og den fornødne bevillingsmæssige hjemmel foreligger.

Der er på finansloven for finansåret 2017 afsat i alt 4.657,6 mio. kr. (2017-pl) til elektrificering af den samlede strækning mellem Fredericia og Aalborg/Lindholm på § 28.63.08. Anlægsprojekter på jernbanen og § 28.63.20. Togfonden DK, jf. Aftale om udmøntning af Togfonden DK af 14. januar 2014 mellem den daværende SRSF-regering, Dansk Folkeparti og Enhedslisten.

Elektrificering af strækningen mellem Fredericia og Aalborg/Lindholm er opdelt i én delstrækning nord for Aarhus, og én delstrækning syd for Aarhus (inklusiv Aarhus H). Opdelingen skyldes, at Bannedanmark, efter ønske fra Naturstyrelsen, har koordineret VVM-undersøgelsen (vurdering af virk-

ninger på miljøet) for elektrificeringsprojektet Aarhus – Aalborg/Lindholm med en VVM-undersøgelse for en hastighedsopgradering på strækningen Aarhus H – Hobro. Dette har medført, at VVM-beslutningsgrundlaget for elektrificeringsprojektet Aarhus – Aalborg/Lindholm nu er færdigudarbejdet, mens beslutningsgrundlaget for den sydlige del af strækningen, Fredericia-Aarhus, forventes at foreligge medio 2017.

Finansiering

Af hensyn til udrulningsplanen for Signalprogrammet anmodes med dette aktstykke om igangsættelse af elektrificeringsprojektet Aarhus – Aalborg/Lindholm med en udgift på ca. 2,7 mia. kr. Det skyldes, at der skal gennemføres ekspropriationer og øvrige tidskritiske aktiviteter i 2017, således at Signalprogrammet ikke forsinkes yderligere med omkostninger til følge. På baggrund af den indledende projektering af projektet, som er udgangspunkt for den igangværende VVM-undersøgelse, er det forventningen, at elektrificeringen af både den nordlige og sydlige delstrækning vil have en totaludgift på ca. 5,3 mia. kr., svarende til 615 mio. kr. (2017-pl) mere end de reserverede midler i Togfonden. Finansieringen af den sydlige delstrækning vil indgå i de igangværende drøftelser om Togfonden mellem regeringen og forligspartierne.

Projektbeskrivelse

Jernbanen mellem Aarhus (ekskl. Aarhus H.) og Aalborg/Lindholm er ca. 140 km lang og dobbeltsporet bortset fra strækningen over Limfjordsbroen. Jernbanen elektrificeres ved at hænge køreledninger op i master langs sporene. Til at forsyne de eldrevne tog med strøm anlægges to fordelingsstationer på strækningen vest for Randers og syd for Svenstrup, ligesom der på hver side af banen opstilles et antal autotransformere, som har til formål at fordele strømmen jævnt.

For at gøre plads til køreledningerne over sporene er det nødvendigt at udskifte eller hæve i alt 52 broer, der leder hen over jernbanen. Med henblik på at sikre køreledningerne fjernes træer og højere beplantning i et bælte langs banen. De ejendomme, der ligger tæt på banen, vil blive pålagt en eldriftsservitut, jf. elektrificeringslovens bestemmelser. Servituten giver nogle begrænsninger for beplantning og bebyggelse, hegn og master mv. ud til banen. Eldriftsservituten pålægges de enkelte ejendomme ved ekspropriation og udløser en erstatning.

Tidsplan

Selve elektrificeringsarbejderne i projektet udføres som en del af Banedanmarks store elektrificeringskontrakt, der blev udbudt i 2014 og vundet af Aarsleff-Siemens. Udbudsstrategien for de forberedende arbejder for elektrificeringen (broarbejder mv.) er på nuværende tidspunkt ikke endelig fastlagt, men arbejderne vil blive koordineret med Banedanmarks øvrige planlagte anlægsarbejder på strækningen i 2018-2021 med henblik på en optimal ressourceudnyttelse. På delstrækningen mellem Langå og Hobro skal arbejderne udføres i 2018 sammen med omfattende fornyelsesaktiviteter. For de øvrige delstrækninger mellem Aarhus H og Lindholm gennemføres de forberedende arbejder for elektrificeringen i 2020-2021, og der hænges køretråd op i 2024-2025 efter udrulning af det nye signalprogram på strækningen.

Aalborg Lufthavn og kommunale tilvalg

Anlægsoverslaget for elektrificeringen mellem Aarhus – Aalborg/Lindholm inkluderer ca. 20 mio. kr. til elektrificering af banen mellem Lindholm og Aalborg Lufthavn. Anlæg af denne er vedtaget

med lov nr. 1542 af 13. december 2016 om etablering af en ny jernbane til Aalborg Lufthavn med tilhørende anlæg, og i henhold til nævnte lov afholdes udgifterne til elektrificering af jernbanen til Aalborg Lufthavn af Elektrificeringsprogrammet. Lufthavnsbanen skal elektrificeres, således at elektriske IC- og lyntog fra Jylland og Fyn kan fortsætte til lufthavnen.

Ligeledes inkluderer anlægsoverslaget fire broer, som er kommunale alternativer til de broer, der nedlægges på strækningen som følge af elektrificeringen. For to af de fire broer, forventes kommunerne selv at udføre anlægsarbejderne. Til disse arbejder er der afsat 94,6 mio. kr. til den statslige del af finansieringen.

Banedanmark forventer, at det vil være muligt at køre med nyt el-materiel mellem Fredericia og Aarhus H (samt videre til Hobro) fra køreplanen 2025 og hele vejen fra Fredericia til Lindholm og Aalborg Lufthavn fra køreplanen 2026.

Trafikale forhold

For at kunne udføre anlægsarbejdet er det nødvendigt at indskrænke togtrafikken i perioder, eksempelvis med enkeltsporsdrift og nedsat hastighed for togene. I enkelte perioder spærres banen helt på enkelte delstrækninger.

De forberedende arbejder planlægges med flest mulige spærringer i forbindelse med weekender eller ferieperioder, hvor antallet af pendlere er mindst. I weekender kan det blive aktuelt at etablere totalspærringer af 56 timers varighed. Derudover vil det være nødvendigt at gennemføre en del natspærringer. Under alle spærringer vil der blive indsat erstatningskørsel med busser. Udgiften hertil afholdes af togoperatørerne. Alle spærringer vil blive aftalt med de berørte jernbanevirksomheder.

Totaludgift

Projektets forventede totaludgift udgør 2.698,4 mio. kr. Der er i totaludgiften indarbejdet et korrektionsstillæg på 30 pct., heraf 10 pct. i projektreserve og 20 pct. i central anlægsreserve til dækning af eventuelle fordyrelser som følge af usikkerheder og risici. Dette svarer til principperne i Ny Anlægsbudgettering.

Udgiften til projektet afholdes på § 28.63.08. Anlægsprojekter på jernbanen. Den centrale reserve indbudgetteres på § 28.11.13. Den centrale anlægsreserve.

I anlægsoverslaget indgår allerede afholdte omkostninger i Banedanmarks elektrificeringsprogram, herunder til udbud mv., samt betaling for de broarbejder, der skal udføres af kommuner på strækningen. Disse omkostninger er ikke tillagt korrektionsstillæg.

Den forventede fordeling af totaludgiften fordelt på omkostningskategorier i de enkelte finansår er opgjort således;

Mio. kr.(2017-pl)	-2016	2017	2018	2019	2020	2021-	I alt
Standardposter (bl.a. fornyelse af og nye broer, sænkning og	82,8	38,1	65,2	272,2	215,0	880,9	1.554,1

flytning af spor, ekspropriationer og kørestrøm)							
Særlige poster (bl.a. blød bund og øget afstivning ml. spor og udgravning)	0,0	0,0	4,8	20,1	15,9	65,1	106,0
Tværgående omkostninger (bl.a. rådgivning, projektstyring, byggeplads og tilsyn)	40,0	33,3	17,3	72,4	57,2	234,2	454,4
Projektreserve	0,0	0,0	0,0	0,0	38,2	156,4	194,6
Central reserve	0,0	0,0	17,7	73,9	58,4	239,3	389,3
I alt	122,8	71,4	105,0	438,6	384,7	1.575,9	2.698,4

Bem. : Sumafvigelse skyldes afrunding.

Samlet økonomisk vurdering

Der er foretaget en samfundsøkonomisk beregning af projektet, som viser, at elektrificeringen af den samlede strækning Fredericia-Lindholm har en intern rente på 5,2 pct., og at delstrækningen Aarhus (ekskl. Aarhus H.) – Aalborg/Lindholm har en intern rente på 2,7 pct. Den lavere forrentning af delstrækningen Aarhus (ekskl. Aarhus H.) – Aalborg/Lindholm sammenlignet med den samlede strækning skyldes overvejende, at der kører flere passagerer på strækningen syd for Aarhus end nord for.

Strækning	Nettonutidsværdi	Intern rente
Fredericia-Aarhus H. – Aalborg/Lindholm	1,6 mia. kr.	5,2 pct.
Aarhus-Aalborg/Lindholm	- 829 mio. kr.	2,7 pct.

Risikovurdering

Der er udarbejdet en risikovurdering af projektet, og der er i ankerbudgettet afsat midler til imødegåelse af væsentlige risici. Den væsentligste risiko for projektet vurderes at være, at tilstanden af de broer, der ikke nedrives og ombygges, er dårligere end vurderet og derfor alligevel skal ombygges. En mere detaljeret gennemgang af broerne vil blive gennemført, når projektet igangsættes.

Derudover vil det påvirke projektet negativt, såfremt udførelsesforholdene ikke er som forudsat, eksempelvis hvis der for jordbundsforholdene viser sig at være større forekomster af "blød bund".

Endelig er det i projektet forudsat, at der kan opnås dispensationer fra visse banenormer, herunder vedrørende såkaldt "frit rum" ved flere broer. Dette vurderes dog at være realistisk.

Projektets tidsplan og økonomiske reserver vurderes af Banedanmark tilstrækkelige til at håndtere de nævnte risici.

- c. Aktstykket forelægges Finansudvalget nu med henblik på igangsættelse af de for projektet nødvendige ekspropriationer i foråret 2017, idet 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 anmodes om tilslutning til, at Banedanmark igangsætter elektrificering af jernbanen mellem Aarhus (ekskl. Aarhus H.) og Aalborg/Lindholm. Projektets forventede totaludgift inkl. korrektionstillæg på 30 pct. udgør 2.698,4 mio. kr. i perioden 2016-2025. Udgiften i 2017 på 71,4 mio. kr. afholdes af den på finansloven opførte bevilling på § 28.63.08. Anlægsprojekter på jernbanen.

Endvidere optages på forslag til lov om tillægsbevilling for 2017 et anlægsskema for det samlede projekt. Såfremt aktstykkets fortrolighed endnu ikke er ophævet inden udarbejdelsen af forslag til lov om tillægsbevilling for 2017, optages nyt anlægsskema for projektet på førstkommende bevillingslov efter hævelse af aktstykkets fortrolighed.

- f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

København, den 24. maj 2017

OLE BIRK OLESEN

/ Flemming Schiller

Til Finansudvalget.

Tiltrådt af Finansudvalget den 29-06-2017.

Socialdemokratiets, Dansk Folkepartis, Enhedslistens, Alternativets, Radikale Venstres og Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget kan støtte aktstykket under forudsætning af, at udmøntningen sker i overensstemmelse med aftalen om Togfonden. Dette betyder en hastighed på 200 kilometer i timen.