



76

Transportministeriet. København, den 24. november 2021.

- a. Transportministeriet anmoder hermed om Finansudvalgets tilslutning til, at den afsatte ramme for projektet ”Anlæg af ny station ved Hillerød” øges med 38,2 mio. kr. fra 62,7 mio. kr. til 100,9 mio. kr. Hertil kommer uændret medfinansiering på 13,8 mio. kr. fra DSB, så der i alt vil være afsat 114,7 mio. kr. til projektet.

Udgiften i finansåret finansieres af de på § 28.63.05. Banedanmark – Fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet opførte midler.

- b. *Baggrund*

Med aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 blev projektet ”Anlæg af ny station ved Hillerød” besluttet gennemført. Den nye station bliver til Favrholm Station, som er beliggende syd for Hillerød ved det planlagte regionshospital i Hillerød. Projektet er besluttet og finansieret af forligskredsen bag aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009.

På baggrund af en forundersøgelse af projektet blev der oprindeligt reserveret 46,5 mio. kr. (2012-priser). På baggrund af en gennemført programfase for projektet blev der med finansloven for 2018 afsat en forøget ramme på 62,7 mio. kr. (2017-priser) til projektet. Dertil kommer medfinansiering fra DSB på 13,8 mio. kr., så der i alt er afsat 76,5 mio. kr. (2017-priser) til projektet.

Overordnet om projektet

Projektet omfatter etablering af en ny station ved det kommende nye regionshospital i Favrholm syd for Hillerød by i Region Hovedstaden. Stationen skal betjenes af både S-tog og lokaltog på Frederiksværksbanen. Banedanmark og Lokaltog står for etablering af stationen for henholdsvis S- og lokaltog, mens Hillerød Kommune, Region Hovedstaden og Movia står for forplads og stisystem.

Det var tidligere forudsat, at den nye station skulle anlægges i 2020. Projektet er imidlertid løbende blevet udsat, primært som følge af aftaler med de andre samarbejdspartnere omkring stationsprojektet, idet åbningen af det nye regionshospital er blevet udsat. På nuværende tidspunkt forventes stationen åbnet i forbindelse med køreplansskifte ultimo 2023. Hovedudførelsen er i 2022, mens der i 2023 udføres aplanering af perroner og implementering af standsningsstedet i signalsystemet.

Merudgifter

Banedanmarks gennemgang af projektets samlede økonomi har vist, at der forventes merudgifter på 38,2 mio. kr. (2021-priser) i forhold til det samlede afsatte beløb til projektet på 76,5 mio. kr. (2017-priser), jf. tabel 1.

Merudgiften skyldes merudgifter til projektorganisation, anlægsudgifter og byggeplads, jf. tabel 1. Der er i projektet afsat et korrektionstillæg (reserve) på 17,6 mio. kr., som dækker en del af merudgifterne.

Det bemærkes, at projektbevillingen ikke er blevet prisopregnet siden 2017. Udskydelsen af projektet har medført, at den afsatte bevilling har været videreført som opsparing, og videreførelser prisopregnes ikke på hovedkontoen. Det betyder, at 2017-priser er sammenfaldende med 2021-priser. Prisudviklingen siden 2017 bidrager til omkring 3,8 mio. kr. af merudgifterne.

Tabel 1. Budget

Post, mio. kr.	Ankerbudget	Opdateret budget	Merudgift
Projektorganisation	10,0	34,3	24,3
Anlægsudgifter	45,3	67,3	22,0
Byggeplads	3,6	13,1	9,5
Korrektionstillæg	17,6	0,0	-17,6
I alt	76,5	114,7	38,2

Projektorganisation

Merudgifterne på 24,3 mio. kr. fordeler sig på de underliggende poster projektstyring (6,3 mio. kr.), rådgivning (8,8 mio. kr.), fagtilsyn (1,2 mio. kr.) og indirekte produktionsomkostninger (8,0 mio. kr.). Merudgifterne skyldes bl.a., at Banedanmark i det oprindelige projekt ikke tog højde for, at projektet er et konstruktionsprojekt, hvor der erfaringsmæssigt er et højere niveau af omkostninger til projektorganisationen og rådgivning end fx blot ved anlæg af nye baner eller spor. Dertil kommer udsættelserne af projektet, som især har medført øgede projektstyringsomkostninger. Endelig har der været flere indirekte produktionsomkostninger (Banedanmarks omkostninger til husleje, it, økonomistyring, indkøb og jura mv.) end forudsat, hvilket primært skyldes, at denne post var markant underestimeret i det oprindelige budget.

Anlægsudgifter

Merudgifterne på 22,0 mio. kr. skyldes bl.a. en opjustering af enhedsprisen for etablering af perronen (5,5 mio. kr.), merudgifter inden for anlægsarbejder, broer og konstruktioner (3,1 mio. kr.), bl.a. grundet behov for yderligere fundering af elevatorgruber og støttekonstruktioner som følge af, at jordbundsforholdene er dårligere end forudsat, samt uventede omkostninger vedr. arkæologi (2,5 mio. kr.). Derudover er prisen for de nødvendige tilretninger i det nye signalsystem på S-banen højere end budgettet (4,7 mio. kr.). Det bemærkes, at der ikke fandtes erfaringspriser for ændringer til det nye signalsystem ved den oprindelige budgettering af projektet.

Byggeplads

Merudgifterne vedr. byggepladsen udgør samlet 9,5 mio. kr. I det oprindelige projekt var der afsat midler til en relativt simpel arbejdsplads med acceptable adgangsforhold. Disse forudsætninger har imidlertid ikke kunnet realiseres. Byggepladsen er yderst kompliceret med flere parter på begrænset plads og med svære tilkørselsforhold. Udførelsestakten skal således tilpasses de andre parter projekter, idet Banedanmark er afhængig af tilkørsel via deres byggepladser og en rampe over Lokaltogs bane. Adgangen er yderligere begrænset af, at alt skal tilkøres via en mindre tunnel.

Det bemærkes, at Banedanmark først sent i projektet blev opmærksom på de store meromkostninger til byggeplads, hvorfor der ikke i tilstrækkeligt omfang er afsøgt alternative løsninger, herunder ift. spærringer. De optimeringsmuligheder, som et ændret spærringsmønster ville have kunnet give, vurderes på nuværende tidspunkt ikke mulige.

Kompenserende besparelser og opfølgende aktioner

I 2019 har Banedanmark realiseret en række fysikbesparelser på ca. 7 mio. kr., herunder som følge af en billigere rammeaftale for elevatorstole samt besparelser vedr. afvanding, belysning, trappeløsning mv. end forudsat. Derudover er der med henblik på at gøre projektets økonomi mere robust indgået en række aftaler med eksterne parter om tiltag, som reducerer Banedanmarks udgifter til projektet, herunder med Radius, som opfører en ny transformerstation ved stationen, hvilket medfører kortere og billigere føringsveje for Banedanmark, samt med Region Hovedstaden om medfinansiering af en erstatningsgolfbane. Disse aftaler skønnes at reducere projektets omkostninger med op mod 8 mio. kr., hvilket der er taget højde for i det opdaterede budget.

Banedanmark har endvidere på baggrund af fordyrelsen af projektet igangsat en undersøgelse af projektet for egne midler med henblik på at evaluere projektgennemførslen og det opdaterede budget samt identificere forbedringstiltag vedr. budgettering mv. af fremtidige projekter. Undersøgelsen er afsluttet i efteråret 2021.

Projektets status og tidsplan

På nuværende tidspunkt er der bl.a. indgået rådgiverkontrakt for alle projektets faser og det samlede stationsprojekt samt indgået aftaler med fagtilsyn på en broentreprise og vedrørende validering af konstruktioner på bro- og stationsentreprisen. Der udestår bl.a. indgåelse af kontrakt med stationsentreprenør samt selve udførelsen af entreprisen, som forventes udbudt i samarbejde med Lokaltog i september 2021 med kontraktindgåelse i januar 2022. Derudover udestår en endelig aftale om pris for allerede bestilte ændringer i signalsystemet, som forventes indgået i 2021. Til og med august 2021 er der disponeret i alt 36,0 mio. kr.

Risici og usikkerheder

Der er foretaget en opdateret risikovurdering i forbindelse med gennemgangen af økonomien i projektet. Det er vurderingen, at der er fire primære risici for overholdelse af projektets økonomi og tidsplan.

For det første udføres flere store baneprojekter i 2022, hvorfor projektets hovedudførelse i 2022 risikerer at blive påvirket af få bydere og højere priser. For det andet kan kompleksitetsgraden af projektet – bl.a. som følge af, at flere forskellige entreprenører skal udføre arbejder samtidig – medføre behov for større koordinering og flere omkostninger. For det tredje er der en risiko i relation til det nye signalsystem, hvor Banedanmark bl.a. risikerer merudgifter som følge af, at softwareændringer til det nye signalsystem ikke foretages i de planlagte tidsrum. Endelig er der større risiko end normalt for, at der i det videre forløb findes arkæologiske fund med dertilhørende merudgifter i projektet. Det

skyldes, at der allerede har været arkæologiske fund de steder, hvor der er udført arkæologiske undersøgelser.

Der er i den opdaterede prognose indarbejdet ca. 9,0 mio. kr. til at imødekomme de ovennævnte risici. Banedanmark vurderer, at projektets opdaterede budget inkl. risikoposter er tilstrækkelige til at gennemføre projektet.

Det bemærkes dog, at den manglende opregning af videreførelser på hovedkontoen, hvor projektet er placeret, også i de kommende år vil kunne udgøre en risiko for projektet. Dette særligt med tanke på, at den største kontrakt i projektet indgås i 2022, og at størstedelen af projektets udgifter derfor vil være i 2022 og 2023.

Betydning for Banedanmarks fornyelse og vedligehold

Da finansieringen af merudgifterne foregår ved overførsel af midler afsat til fornyelse af jernbanen på § 28.63.05. Banedanmark – fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet, vil dispositionen alt andet lige reducere Banedanmarks aktiviteter vedrørende fornyelse af jernbanenettet tilsvarende. Dispositionen vil dog ikke påvirke allerede besluttede projekter og aktiviteter, men vil medføre, at prioriteringsrummet til nye projekter i de kommende år reduceres.

Finansiering

Merudgifterne til projektet på 38,2 mio. kr. finansieres ved at overføre bevilling fra § 28.63.05. Banedanmark – fornyelse og vedligeholdelse til § 28.63.02. Banedanmark – puljeprojekter.

Dispositionerne på forslag til lov om tillægsbevilling i 2021 specificeres således:

	Udgifter
§ 28.63.05. Banedanmark – fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet (<i>Anlægsbev.</i>)	-38,2 mio. kr.
10. Fornyelse og vedligeholdelse af	
Jernbanenettet	
51. Anlægsaktiver (anskaffelser)	
§ 28.63.02. Banedanmark – puljeprojekter (<i>Anlægsbev.</i>)	
74. Transportpuljeprojekter	
51. Anlægsaktiver (anskaffelser)	38,2 mio. kr.

- c. Disponeringen forelægges Finansudvalget nu under henvisning til Banedanmarks særlige bevillingsbestemmelser på finansloven, § 28.63. Banedanmark, hvoraf det fremgår, at der skal ske en forelægelse af en projektændring, hvis totaludgiften øges med mere end 10 pct. – dog mindst 10 mio. kr. Herudover forelægges disponeringen, fordi der skal overføres midler fra § 28.63.05. Banedanmark – fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet til § 28.63.02. Banedanmark – Puljeprojekter mhp. at finansiere merudgifterne i projektet.

- e. Under henvisning til ovenstående anmodes om tilslutning til, at den afsatte ramme for projektet ”Anlæg af ny station ved Hillerød” øges med 38,2 mio. kr. fra 62,7 mio. kr. til 100,9 mio. kr. Hertil kommer uændret medfinansiering på 13,8 mio. kr. fra DSB, så der i alt vil være afsat 114,7 mio. kr. til projektet.

Der anmodes herudover om tilslutning til, at merudgifterne på 38,2 mio. kr. finansieres ved en overførelse af bevilling fra § 28.63.05. Banedanmark – Fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet til § 28.63.02. Banedanmark – Puljeprojekter, således at der på forslag til lov om tillægsbevilling for finansåret opføres følgende:

	Udgift (mio. kr.)
§ 28.63.02. Banedanmark – puljeprojekter (<i>Anlægsbev.</i>)	38,2
§ 28.63.05. Banedanmark – fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet (<i>Anlægsbev.</i>)	-38,2

- f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

København, den 24. november 2021

BENNY ENGELBRECHT

/ Flemming Schiller

Til Finansudvalget.