

Til Region Hovedstaden

Dokumentnummer
1766704Dato
15 01 2024

Kopi til Lokaltog A/S

Sagsbehandler
KAVDirekte
+45 36 13 17 76CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Sporfornyelse på Gribskovbanen og Hornbækbanen

Regionsrådet i Region Hovedstaden vedtog den 21. april 2020 fornyelsesplanen for lokalbanerne i Region Hovedstaden. Den oprindeligt forudsatte økonomi i fornyelsesplanen omfattede investeringer i lokalbaneinfrastrukturen på 445 mio. kr. i løbende priser. De økonomiske forventninger blev i 2022 justeret til 458 mio. kr. i løbende priser på baggrund af justerede forventninger til prisudviklingen.

Lokaltog A/S har nu gennemført mange af projekterne i fornyelsesplanen. Udestående projekter kan opsummeres til:

- Skinneudveksling og sporskifter på Frederiksværk og Melby Stationer (Frederiksværkbanen)
- Sporfornyelse af Gribskovbanen
- Sporfornyelse af Hornbækbanen
- Sikring af usikrede overkørsler

Dette notat omhandler primært de to sporfornyelsesprojekter på Gribskovbanen og Hornbækbanen, som økonomisk set er fornyelsesplanens største projekter. Lokaltog A/S har, som normalt i denne type projekter, fået udarbejdet en såkaldt programfaserapport for Gribskovbanen, der viser en betydelig fordyrelse af projektet i forhold til fornyelsesplanens estimater. Fordyrelsen må forventes også at slå igennem på Hornbækbaneprojektet, hvor der endnu ikke foreligger en programfaserapport, og har et samlet omfang på forventeligt 640 mio. kr. over den nuværende ramme for fornyelsesplanen, hvilket nødvendiggør en fornyet prioritering og beslutning om, hvilke projekter der skal gennemføres og i hvilken rækkefølge.

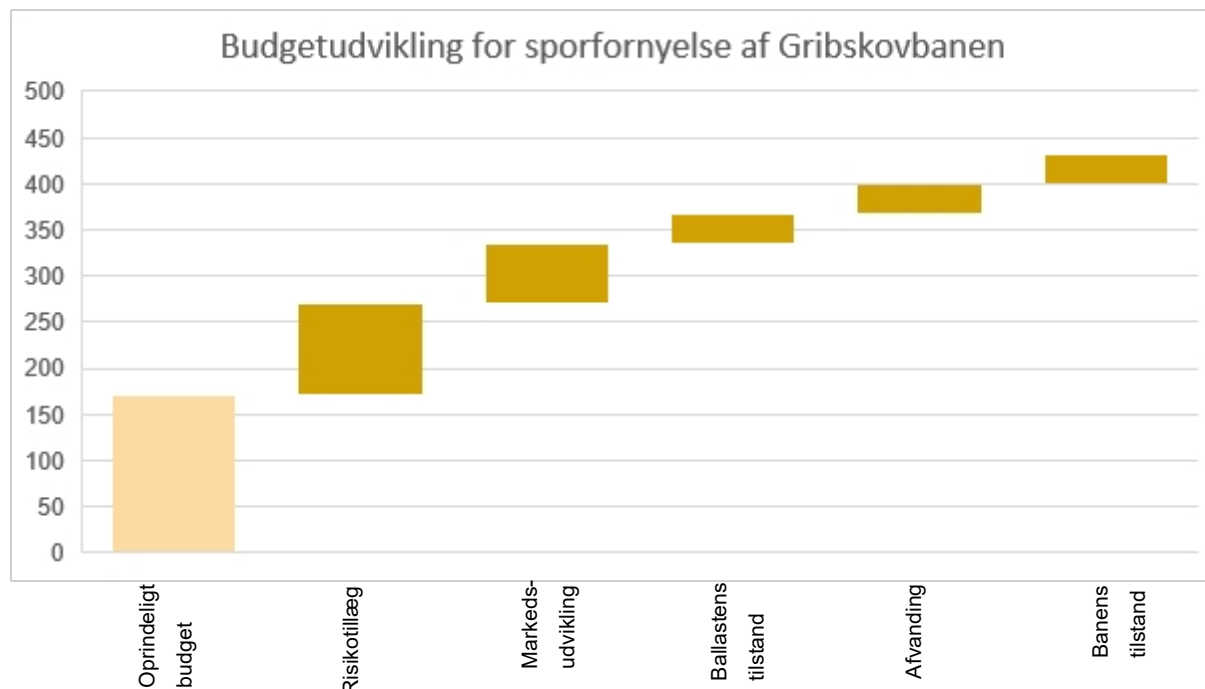
Sagsfremstilling

Sporfornyelsesprojekterne på Gribskovbanen og Hornbækbanen er de absolut største projekter i fornyelsesplanen og udgør størstedelen af den samlede økonomi. Lokaltog A/S har i 2023 fået udarbejdet en programfaserapport for sporfornyelsen af Gribskovbanen, der viser, at der må forventes en væsentlig fordyrelse af sporfornyelsen ift. det forudsatte. Den opdaterede viden fra Gribskovbanen er, sammen med erfaringerne fra sporfornyelsen af Østbanen i Region Sjælland, blevet anvendt til også at revidere økonomiestimatet for Hornbækbanen. Økonomiestimaterne bliver som altid løbende opdateret i takt med, at projekterne detaljeres.

Det opdaterede økonomiestimat indebærer, at økonomien for en fuld sporfornyelse på Gribskovbanen vil være 431,6 mio. kr. (inkl. 30% risikotillæg) mod oprindeligt estimeret 171,0 mio. kr. (ekskl. risikotillæg). For

Hornbækbanen er den nye fulde økonomi 484,0 mio. kr. (inkl. 30% risikotillæg) mod oprindeligt estimeret 252,0 mio. kr. (ekskl. risikotillæg).

Figur 1 viser et skøn over udviklingen i budgettet for sporfornyelsen af gribskovbanen og de væsentligste årsager til fordyrelsen. Årsagerne er uddybet efterfølgende.



Figur 1: Budgetudvikling for sporfornyelsen af Gribskovbanen

- **Risikotillæg**
I modsætning til økonomien i den oprindelige fornyelsesplan, er der i det opdaterede økonomiestimat indregnet et risikotillæg på 30%, jf. principperne i Ny Anlægsbudgettering, som er Statens finansielle model for håndtering af store anlægsprojekter.
- **Markedsudviklingen**
Den reelle prisudvikling har i 2022 og 2023 været markant højere end forudsat i den oprindelige fornyelsesplan. Forbrugerprisindekset alene steg 9% fra december 2021 til december 2022, men derudover har anlægsprojekter været særligt hårdt ramt. Lokaltog A/S har f.eks. oplevet en prisudvikling på +17,3% for de afviklede delprojekter i 2022, set i forhold til det oprindelige budget i 2020 priser. Derudover har prisen for skinner isoleret set haft en prisudvikling på ca. 50% siden udarbejdelsen af den oprindelige fornyelsesplan, hvilket rammer sporfornyelsesprojekterne i særlig høj grad.
- **Ballastens tilstand**
Efter de undersøgelser, der blev foretaget i forbindelse med programfaserapporten, står det klart, at ballasten på Gribskovbanen er så tynd, at den skal totaludskiftes. Dette står i kontrast til sporfornyelsesprojektet på Østbanen i Region Sjælland, hvor det i forbindelse med størstedelen af ballasten var tilstrækkeligt at rense det eksisterende lag af ballast og genbruge den.
- **Afvanding**
Undersøgelserne fra programfaserapporten viser, at grøfterne er i ringe stand og det er nødvendigt at

lave kombinationer af dræn, grøfter og tilpassede grøfter samt nye/renoverede underføringer under banen.

- **Vurdering af banens tilstand**

Det var den vurderede tilstand på Gribskovbanen fra 2017, som lå til grund for fornyelsesplanen. Banen har i mellemtiden haft yderligere seks års slid.

Videre proces for Gribskovbanen

Status på sporfornyelsen af Gribskovbanen er, at Lokaltog A/S efter aftale med Region Hovedstadens administration primo 2024 har igangsat detailprojektering og dermed udarbejdelse af et udbudsgrundlag for fuld sporfornyelse. Det igangsatte arbejde kan ligeledes udnyttes i en senere eller delvis sporfornyelse.

Der tegner sig umiddelbart 3 muligheder i forhold til det videre forløb:

1. Igangsættelse af fuld sporfornyelse og dermed det oprindeligt forudsatte projekt i fornyelsesplanen. Sporfornyelsen forventes i så fald gennemført i 2026 med åbning ultimo 2026.
Økonomi: 431,6 mio. kr.
2. Delvis igangsættelse af sporfornyelsen, hvor strækningen Græsted-Gilleleje undlades. Restlevetiden på denne strækning vurderes til 6-10 år, hvis der investeres 30-40 mio. kr. i øget vedligehold. Derefter skal strækningen sporfornyes, hvis banens funktionalitet skal opretholdes. Lokaltog A/S vurderer at totaløkonomien for denne løsning bliver størst, når en senere sporfornyelse af Græsted-Gilleleje medregnes. Her og nu udgifterne reduceres.
Økonomi: 322,1 mio. kr. + 30-40 mio. kr. i alt i øget vedligehold de kommende 10 år.
3. Sætte sporfornyelsesprojektet på pause
Dette vil kræve, at der skal laves en nærmere analyse af, hvilke levetidsforlængende tiltag, der skal gennemføres for at opretholde driften i samme eller reduceret omfang. Der må forventes stigende vedligeholdelsesomkostninger i en periode, inden banen skal renoveres for at det er muligt at opretholde driften med den nuværende funktionalitet.

Der er ikke lavet en vurdering af en evt. lukning af Gribskovbanen.

Videre proces for Hornbækbanen

Tilstanden på Hornbækbanen er i dag i en så ringe stand, at der er behov for at udføre en række fremrykkede fornyelsesarbejder i 2024-2025 for at kunne opretholde driften og funktionaliteten på banen. Derudover har Lokaltog A/S efter aftale med Region Hovedstadens administration primo 2024 igangsat udarbejdelse af programfaserapport for de resterende fornyelsesarbejder. Programfaserapporten vil opdatere økonomiestimatet og ligge til grund for en vurdering af mulige tilpasninger i projektets omfang og økonomi. Det betyder, at den videre proces for sporfornyelse af Hornbækbanen kan deles i to:

1. Region Hovedstaden skal i foråret 2024 træffe beslutning vedrørende de fremrykkede fornyelsesprojekter til 65,0 mio. kr. Arbejderne planlægges udbudt sommeren 2024 og udført Q3 2024 – Q2 2025.
2. Region Hovedstaden skal træffe beslutning vedrørende igangsættelse af sporfornyelsesprojektet i 2025, når resultatet af programfaserapporten foreligger. Hvis Region Hovedstaden beslutter at igangsætte sporfornyelsen, forventes den gennemført i 2027 med åbning ultimo 2027.