



Afgjort den 18. juni 2009

Tidligere fortroligt aktstykke Q af 9. juni 2009. Fortroligheden er ophævet ved ministerens skrivelse af 3. september 2014.

154

Transportministeriet. København, den 9. juni 2009.

- a. Transportministeriet anmoder hermed om Finansudvalgets tilslutning til,
- at projektet ”Forberedelse af togkontrolsystem” inkl. ikke-forbrugt midler overføres fra § 28.63.02 Banedanmark (anlægsbev.) til § 28.63.08 Banedanmark, Signalprogrammet (Anlægsbev.). Projektet gennemføres herefter som en integreret del af projektet ”Signalprogrammet”, hvorefter projektet ”Forberedelse af togkontrolsystem” ikke vil fremgå selvstændigt af finanslovene.
 - at totaludgiften for projektet ”Signalprogrammet” hæves med 128,5 mio. kr. inkl. bidrag til den centrale reserve til gennemførelse af STM-projektet. Heraf finansieres 21,0 mio. kr. af uforbrugte midler til projektet.

Aktstykket medfører merudgifter for i alt 107,5 mio. kr., heraf 18,1 mio. kr. i 2009. Udgiften indgår i den afsatte ramme til Signalprogrammet, jf. Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009.

Eksistensen af aktstykket er offentligt, men indholdet er fortroligt af hensyn til statens forhandlingsposition med en monopolleverandør. Aktstykkets fortrolighed ophæves når delprojektet af Signalprogrammet ”Forberedelse af togkontrolsystem” er afsluttet.

- b. Med Finansloven for 2007 blev projektet ”Forberedelse af togkontrolsystem” igangsat. Projektet omhandler udviklingen af et oversættelsesmodul (kaldet en STM), således at tog udrustet med ERTMS onboard-udstyr kan køre på baner med det nuværende danske togkontrolsystem (ATC). Det følger af direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i fællesskabet, at de enkelte medlemsstater skal udvikle en STM. Der er således tale om en investering, der skal afholdes.

Udviklingen af en STM er samtidig et centralt element i udskiftningen af Banedanmarks signalsystemer, der blev besluttet med Aftale om en grøn transportpolitik af 29. januar 2009. Det skyldes, at udskiftningen af signalsystemerne forventes at ske over en seksårig periode, hvorfor både det nye og

det gamle signalsystem vil være i drift på Banedanmarks net samtidig. STM'en skal sikre, at togene kan køre på hele Banedanmarks net, uanset hvilket signalsystem der er i drift.

Projektet blev i 2005 budgetteret til 34,3 mio. kr. (opregnet til 2009-niveau) på baggrund af et overslag indhentet fra Siemens. Det har efterfølgende vist sig, at Siemens overslag var baseret på et begrænset vidensniveau, hvilket især kan henføres til, at der på daværende tidspunkt ikke var erfaring med udvikling af en STM.

I forbindelse med forberedelsen af udbud af opgaven med at udvikle en dansk STM blev det konstateret, at det, på grund af Siemens' ejerskab af en række grænseflader, alene var Siemens, der måtte udvikle en dansk STM.

Den efterfølgende dialog med Siemens har vist, at Siemens ikke vil gennemføre projektet inden for det tidligere angivne budgetramme. Samtidig blev det konstateret, at der i forhold til det reviderede projekt ikke var afsat tilstrækkelige midler til interne projektkostninger i Banedanmark. Derfor blev projektet sat i bero i 2008, således at et nyt budget kunne udarbejdes. På daværende tidspunkt var der afholdt udgifter på i alt 13,3 mio. kr. til projektet.

Som det fremgår ovenfor, er STM-projektets en forudsætning for gennemførelsen af Signalprogrammet. Derfor blev STM-projektet indarbejdet i det samlede budget for Signalprogrammet på baggrund af den på daværende tidspunkt bedste viden. Det blev imidlertid vurderet mest hensigtsmæssigt at afvente en endelig prisaftale med Siemens inden projektet blev genoptaget, idet der fortsat var stor usikkerhed om den samlede udgift til projektet på daværende tidspunkt.

Således fremgår det af igangsættelsesaktstykket for Signalprogrammet (jf. fortroligt Akt F af 26. februar 2009), at udgifterne til STM-projektet var under rebudgettering, og at projektets samlede økonomi efter endt afklaring ville blive forelagt Finansudvalget.

Totaludgiften budgetteres samlet set til 141,8 mio. kr. inkl. bidrag til den centrale reserve på baggrund af en fastpris aftale med Siemens (indgået med forbehold for de bevilgende myndigheders godkendelse).

Projektet vil betragtes som afsluttet, når der er gennemført en fabriksgodkendt test af STM modulet. Inden STM'en kan tages endeligt i brug, vil der også skulle gennemføres en driftstest, dvs. undersøgelse af funktionen af STM efter indbygning i et relevant tog. Dette vil ske som led i den generelle driftstest af det udstyr, der skal installeres i togene i forbindelse med overgangen til det nye signalsystem på fjernbanen (ERTMS niveau 2). Den samlede udgift hertil indgår i budgettet for Signalprogrammet.

Hvis det besluttes at stoppe udskiftningen af signalsystemerne på fjernbanen, vil det uanset dette være nødvendigt at foretage driftstest af STM'en, idet udviklingen af STM'en er en forudsætning for, at tog udrustet med ERTMS on-boardudstyr fra andre lande (f.eks. Sverige og Tyskland) kan køre i Danmark (jf. ovenfor i forhold til EU-direktiv om interoperabilitet). Der er opstillet et samlet budget for driftstest af det udstyr der skal installeres i togene i forbindelse med Signalprogrammet. Udgiften til driftstest af STM'en indgår i dette budget. Der vil skulle tages politisk stilling til at gå videre med Signalprogrammet to gange. I fald det besluttes ikke at videreføre Signalprogrammet, vil der skulle afholdes udgifter til driftstekst af STM'en, idet STM projektet skal gennemføres uanset om Signalprogrammet stoppes.

Det følger af tidsplanen for Signalprogrammet, at udvikling af en STM ikke kan udskydes, da udskiftningen af signalsystemerne på fjernbanen derved vil blive forsinket. Det vil forøge risikoen for merudgifter markant.

Der er udarbejdet en risikovurdering af projektet. Risikoanalysen viser, at der er tale om et risikabelt projekt, idet normgrundlaget fortsat ikke er endeligt fastlagt, der skal foretages udvikling af såvel software som hardware, ligesom der ikke tidligere er sket myndighedsgodkendelse af et tilsvarende projekt. Imidlertid er projektet centralt i forhold til gennemførelsen af Signalprogrammet inden for tidsplanen. Som det fremgik af beslutningsgrundlaget for Signalprogrammet, er der en risiko for, at en forsinkelse af Signalprogrammet vil medføre væsentlige merudgifter til levetidsforlængelse af de eksisterende signalanlæg.

Uddybende knytter de væsentligste risici sig til:

- Ændringer i normgrundlag: Der planlægges på europæisk niveau en opgradering af den gældende standard inden for ERTMS til en ny version i løbet af 2012.
- Myndighedsbehandling og godkendelsesproces: Der skal foretages en sikkerhedsgodkendelse af STM'en inden den kan tages i drift. Udviklingsprojekter og øvrige projekter, som kræves sikkerhedsgodkendt, indeholder erfaringsmæssigt væsentlige risici for såvel fordyrelse som forsinkelser i forbindelse med godkendelsesprocessen.
- Den tekniske løsning: Idet der er tale om et udviklingsprojekt, hvor der skal udvikles nyt software og hardware, vil der være en løbende risiko for udviklingstekniske problemstillinger.

Overordnet er risikoen ved STM projektet reduceret i forhold til tidligere, idet der nu er indgået en fastpris aftale med Siemens. Derudover har Banedanmark taget en række initiativer til at reducere risiciene. Således vil Banedanmark blive bistået af en ekstern part i forhold til sikkerhedsgodkendelsen, ligesom der er afsat midler til at imødegå ovenstående særlige risici ved projektet. Endeligt er der afsat generelle reserver i medfør af ny anlægsbudgettering.

Det forventede økonomiske afløb til udvikling af STM modulet fremgår af tabellen nedenfor.

mio. kr.	Frem til 2008	2009	2010	2011	2012	2013	I alt	2009
								-2013
Projektbevilling	13,3	33,1	33,6	15,5	25,0	1,5	122,0	108,7
Central reserve	0,0	6,0	6,1	2,8	4,5	0,3	19,8	19,8
Totaludgift	13,3	39,1	39,8	18,3	29,5	1,8	141,8	128,5
Allerede tildelt bevilling	13,3	21,0*	0,0	0,0	0,0	0,0	34,3	21,0

*Heraf er 12,3 mio. kr. bevilling i 2009 og de 8,7 mio. kr. videreførsel fra tidligere år

Udgiften til STM-projektet i 2009 kan specificeres på følgende under- og standardkonti:

§ 28.11.13. Anlægsreserve (*Anlægsbev.*)

30. Signalprogrammet

49. Reserver og budgetregulering 6,0 mio. kr.

§ 28.63.02. Banedanmark (*Anlægsbev.*)

70. Anlægs- og udlånsbevillinger

51. Anlægsaktiver (anskaffelser) -21,0 mio. kr.

§ 28.63.08. Banedanmark Signalprogrammet (*Anlægsbev.*)

10. Driftsbudget, egentlig drift

51. Anlægsaktiver (anskaffelser) 33,1 mio. kr.

- c. Da udviklingstiden for en STM er ca. 4 år, er det af hensyn til den samlede tidsplan for Signalprogrammet nødvendigt, at projektet kan genoptages snarest, så Signalprogrammet ikke forsinkes.

Aktstykket forelægges derfor nu, da tidsplanen for udvikling af STM er baseret på, at Banedanmark kan ophæve forbeholdet for de bevilgende myndigheders godkendelser i kontrakten med Siemens i juni måned 2009.

- e. Under henvisning til ovenstående anmodes om Finansudvalgets tilslutning til, at projektet ”Forberedelse af togkontrolsystem” på § 28.63.02. Banedanmark (Anlægsbev.) inkl. uforbrugte midler overføres til § 28.63.08. Banedanmark, Signalprogrammet (Anlægsbev.), at totaludgiften for projektet ”Signalprogrammet” på § 28.63.08. Banedanmark, Signalprogrammet (Anlægsbev.) forhøjes med 108,7 mio. kr., heraf 33,1 mio. kr. i 2009, samt at bevillingen på § 28.11.13. Anlægsreserve (Anlægsbev.) forhøjes med 19,8 mio. kr., heraf 6,0 mio. kr. i 2009.

På forslag til førstkommende lov om tillægsbevilling efter ophævelsen af aktstykkets fortrolighed optages følgende:

	Udgift	Indtægt
	--- Mio. kr. ---	
§ 28.11.13. Anlægsreserve (<i>Anlægsbev.</i>)	6,0	
§ 28.63.02. Banedanmark (<i>Anlægsbev.</i>)	-21,0	
§ 28.63.08. Banedanmark, Signalprogrammet (<i>Anlægsbev.</i>)	33,1	

De bevillingsmæssige konsekvenser for de efterfølgende år indarbejdes på forslag til finanslov for 2010.

- f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

København, den 9. juni 2009

LARS BARFOED

/ Hakon Iversen

Til Finansudvalget.

Tiltrådt af Finansudvalget den 18-06-2009