



Transport- og Energiministeriet

Finansudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

Dato : 4. oktober 2005
J.nr. : 012-000019

- a. Transport- og Energiministeriet anmoder hermed om Finansudvalgets tilslutning til, at Banedanmark gennemfører et anlægsprojekt vedrørende perrontilpasninger i forbindelse med indsættelse af DSB's IC4 tog.

Den samlede anlægsudgift anslås til 35,2 mio. kr., herunder 1 mio. kr. i 2005. Udgiften finansieres af DSB ved betaling til Banedanmark til § 28.63.02. Banedanmark (Anlægsbevilling).

Forslaget medfører ikke merudgifter i finansåret.

b. *Baggrund*

Jernbaneinfrastrukturen i Danmark er opbygget gennem de sidste 150 år, og da der ikke i hele perioden har været en bestemt standard for perronernes længde, er perronerne rundt om i landet af uensartet længde. Det betyder, at togene gennem tiderne har kunnet benytte perronerne, men at der har været varierende grad af optimal tilpasning mellem tog og perron.

IC4 togene vil i lighed med DSB's øvrige materiel komme til at køre med flere togsæt hvor alle døre ikke vil kunne komme til perron på alle stationer.

I Akt 113 6/12 2000 vedrørende anskaffelsen af IC4 togsættene blev det forudsat, at anskaffelsen ikke ville medføre infrastrukturinvesteringer ud over den reinvestering, der indgår i rammeaftalen for Banedanmark. I en redegørelse fra ministeren af 14. maj 2004 til Finansudvalget og Trafikudvalget er der efterfølgende redegjort for, at der i modsætning til det forudsatte i Akt 113 allerede i november 2000 var skønnet et investeringsbehov i forhold til mindre tilpasninger af perroner og sikringsanlæg i størrelsesordenen 18-32 mio. kr. i 2000 priser.

Forudsætninger

Et togsæt i de nye IC4 tog består af fire vogne, der hver har en indgangsdør. En af vognene i hvert togsæt er en såkaldt lavgulvsvogn, der tilgodeser særlige passagergrupper, herunder gangbesværede og kørestolsbrugere. Det anslåede merinvesteringsbehov er baseret på, at alle lavgulvsvogne i toget skal kunne komme til perron, hvilket i praksis betyder, at tre døre i hvert togsæt skal kunne komme til perron. Mellem København og Århus er dog forudsat, at alle døre kommer til perron. Der etableres ikke overgang mellem de enkelte togsæt. Hvis et togsæt ikke kan standse ved perron, kan passagererne ikke henvises til at stige ud gennem et andet togsæt, som det fx er tilfældet i DSB's IC3-togsæt.

Der er enkelte stationer, hvor man fraviger princippet om, at tre døre skal kunne komme til perron. Det drejer sig om enkelte stationer på Aalborg Nærbane, hvor kun det togsæt, der benyttes af nærbanepassagerne, kommer til perron.

Den optagne løsning omfatter ikke ændring af perronhøjder. Togsættene er som forudsat i Akt 113 6/12 2000 udrustet til at betjene forskellige perronhøjder, idet der kan etableres adgang via personalebetjente ramper.

Udgiften

Investeringer i tilpasning af perroner, herunder perronforlængelser og sikringstekniske ændringer såsom flytning af signaler er skønnet til i alt 35,2 mio. kr. i 2005 priser. Skønnet er behæftet med nogen usikkerhed, idet der endnu ikke er foretaget en konkret projektering, og idet projektet indebærer indgreb i mange forskelligartede og gamle konstruktioner.

Strækning	Investering (mio. kr.)	Noter
Kastrup-Århus	28,1	Perronforlængelser i Høje Taastrup, Ringsted, Sorø, Korsør, Nyborg, Middelfart og Fredericia samt mindre sikringstekniske ændringer..
Århus-Frederikshavn	0,4	Mindre sikringstekniske ændringer.
Vejle-Herning-Struer	3,8	Perronforlængelse ved Vejle Sygehus samt sikringstekniske ændringer på visse stationer.
Struer-Thisted	0,5	Mindre sikringstekni-

		ske ændringer.
Århus-Langå-Struer	0,3	Mindre sikringstekniske ændringer.
Fredericia-Esbjerg	0,2	Mindre sikringstekniske ændringer.
Valby og Østerport fjern	0,2	Mindre sikringstekniske ændringer.
Sjællandsk regionaltrafik	1,7	Mindre sikringstekniske ændringer.
Samlet udgift	35,2	

Udgiften til ændring af perroner med tilhørende sikringstekniske arbejder finansieres af DSB, der betaler Banedanmark efterhånden som arbejdet leveres. Eventuelle merudgifter udover de skønnede 35,2 mio. kr. finansieres indenfor Banedanmarks bevillinger på §28.63.02. Arbejdet udføres i 2005 og 2006.

Banedanmarks anslåede udgift og tilhørende indtægt fra DSB i 2005 kan specificeres på følgende under- og standardkonto:

§ 28.63.02. "Banedanmark (*anlægsbevilling*)"

70. Anlægs- og udlånsbevilling

Udgift

31. Byggeri og anlægsproduktion..... 1,0 mio. kr.

Indtægt

41. Refusion vedr. anlæg m.v..... 1,0 mio. kr.

Det resterende beløb på 34,2 mio. kr. forudsættes anvendt i 2006.

- c. Der sker forelæggelse for Finansudvalget, idet der er tale om et nyt projekt, der overstiger forelæggelsesgrænsen på 30 mio. kr. Forelæggelsen sker nu, da projektet skal igangsættes i 2005 for at perrontilpasningerne kan være gennemført inden trafikudvidelserne i forbindelse med de nye IC4 tog.
- e. Under henvisning til ovenstående anmodes om tilslutning til, at Banedanmark iværksætter arbejdet med perrontilpasninger i forbindelse med indsættelse af IC4 tog til en anslået totaludgift på 35,2 mio. kr.

Udgiften finansieres af DSB, der betaler Banedanmark efterhånden som arbejdet leveres. Indtægten og udgiften afholdes på § 28.63.02. "Banedanmark (*Anlægsbevilling*)".

Der vil på forslag til lov om tillægsbevilling for 2005 blive optaget et anlægsskema for projektet.

- f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

Flemming Hansen

/Thomas Thellersen