



Adelgade 13
1304 København K
Telefon 7226 7000
Fax 7226 7070
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Omkostninger til og beskrivelse af programfase med VVM for nybygnings- og 5. sporsalternativerne

Notat
Journal 231-00001
Dato 17.05.2006

Mellem 2 ovennævnte projekter træffes der senest 1. juli 2006 politisk beslutning om, hvilket alternativ der gennemføres en programfase med VVM for. Politisk ønskes et projektgennemløb frem til 31.12.2008, hvorefter der fremsættes anlægslov i Folketinget.

Trafikstyrelsen har udarbejdet bilagte tidsplaner og budgetoversigter for hhv nybygningsløsningen og 5. spor. Det er en forudsætning for disse, at

1. politisk beslutning tages inden 1. juli 2006, idet projektet i modsatte fald skal gennemgå en strategisk miljøvurdering med øget budgetbehov og ca 1 års ekstra analyser.
2. KØR-projektet inkluderes i løsningsalternativerne i det omfang, det tidligere er beskrevet, dvs det fulde KØR-projekt i 5. sporspakken og hvad der svarer til ca 1/3 i nybygningspakken,
3. forberedende arbejder ved udbud og kontraktsindgåelse med bygherrerådgiver er på plads september 2006 og
4. forberedende arbejder ved udbud af tekniske rådgiveraftaler er på plads ved udgangen af 2006, hvorefter rådgiverne afgiver tilbud, og

Det vil være muligt at påbegynde udførelsen af relevante KØR-projektelementer inden udgangen af 2008. Budget og tidsplan herfor er ikke medtaget i nærværende notat med bilag.

Nybygningsløsningen er den mest omfangsrige af løsningsalternativerne, men gennemløbstiden for en programfase med VVM er den samme for nybygning og 5. spor. Det skyldes, at et større projekt kan opdeles i flere parallelle processer, og at der ved begge projekter er konsekvenser, som kræver nærmere analyser. Bilagte tidsplaner og budgetter afspejler dette.

Forberedende arbejde i 2006

Trafikstyrelsen har ikke tilstrækkelige ressourcer til at udfylde alle roller i et København-Ringsted projekt. Derfor skal der knyttes en byggherrerådgiver til projektet.

Der vil frem til 1. juli 2006 være forbrugt op til 500 kkr til forberedelse af udbud af bygherrerådgivningen samt prækvalificering af rådgivere. Arbejdet er uafhængigt af det politiske valg om løsning. Budgettet for 2006 er vurderet til ca 6 mio kr for nybygningen og ca 3,5 mio kr for 5. spor, hvilket finansieres af TEN-støtte til strategianalysen og overskydende midler fra både strategianalysen og KØR-projektet.

Med udgangen af 2006 ligger udbudsmaterialet for teknisk rådgivning klart og er udsendt til prækvalificerede rådgivere, hvilket er en forudsætning for gennemført programfase ultimo 2008. Endvidere vil opmålinger og opstilling af projektgrundlag være gennemført.

Opstilling af grundlaget for offentlighedsfasen

I 2007 påbegyndes året med tilbudsgivning fra potentielle tekniske rådgivere, og det er sigtet medio marts 2007 at have de væsentligste tekniske rådgiverkontrakter på plads.

Den første del af de tekniske rådgiveres arbejde består i indledende projektering af "lokale løsningsalternativer", dvs hvordan banens linieføring, konsekvenser og konsekvensbegrænsende foranstaltninger er, og disse fremlægges i VVM offentlighedsfasen. VVM offentlighedsfasen er planlagt til at ligge tidligt i 2008. Lokale løsningsalternativer vil omfatte de forslag, som er identificeret i Strategianalysen som niveau 2 forslag samt løsninger, som på baggrund af kontakt til interessenter og med udgangspunkt i den offentlige debat skønnes relevante at undersøge.

Sigtet med undersøgelserne af alternativerne er en tværgående vurdering af økonomi, trafikale effekter (forbedringer/gener), visuelle og støjæssige påvirkninger osv, som på tilstrækkeligt veldokumenteret niveau underbygger en fremlæggelse og efterfølgende beslutning. Af hensyn til omkostningerne, projekteres alternativerne ikke helt frem til et egentligt programfaseniveau, men et lidt mere overordnet niveau, som er tilstrækkeligt til præcis konsekvensvurdering. Erfaringsmæssigt ligger omkostningerne hertil på ca 1% af anlægsomkostningerne.

Analyser og beskrivelser af alternativerne sammenfattes i en "idefase-rapport", som færdiggøres ultimo 2007.

Budgettet for 2007 er beregnet til 81 mio kr for nybygningsløsningen og 32 mio kr for 5. sporsalternativet.

Offentlighedsfasen

Offentlighedsfasen forventes at ligge januar-marts 2008.

Offentlighedsfasen vil tælle et antal borgermøder (i nybygningsløsningen 8-10 og 5. spor 3-4), som skal forberedes i praksis, og der skal forud for disse udarbejdes udkast til miljøredegørelser baseret på den

tekniske rådgivning. Støjforhold og visualiseringer skønnes at ville få særlig betydning, og her vil Trafikstyrelsen satse på særlig dybdegående modelberegninger og grafiske fremstillinger.

Som udløber af offentlighedsfasen vil der med al sandsynlighed være behov for analyser af yderligere løsningsalternativer. Tilsammen med de fremlagte vil Trafikstyrelsen foretage en tværgående vurdering og konkludere, hvilket løsningsforslag den videre projektering og pris-sætning baseres på.

Omkostninger til miljøredegørelser, høringsnotater og praktisk afvikling af borgermøder udgør for nybygningsløsningen godt 10 mio kr og for 5. spor godt 4 mio kr – begge excl den bagvedliggende anlægs- og banetekniske rådgivning i idéfasen.

Programfaseprojekteringen

De steder, hvor anlægsprojektet ikke skønnes at give særlige problemer mht offentlighedsfasen, færdiggøres programfaseprojekteringen parallelt med offentlighedsfasen. Det kunne for nybygningsløsningen eksempelvis være opgraderingen af eksisterende baner ved København H og i Ringsted øst samt de dele af linieføringen mellem Ishøj og Køge/Kværkeby, som kun har marginale konsekvenser for omgivelserne. For 5. spor kunne det være projekteringen af baneanlægget (sporets placering ligger nogenlunde fast), mens projekteringen af dele af konstruktionerne og støjbeskyttelsen visse steder må afvente resultatet af offentlighedsfasen.

Trafikstyrelsen vurderer, at anbefalingerne om den lokale udformning af baneanlægget, herunder de muligheder og kritikpunkter som kommer ud af offentlighedsfasen, fremlægges for politikerne bag aftalen om det valgte løsningsalternativ, inden programfaseprojekteringen færdiggøres. Ved gennemgangen aftales det ambitionsniveau for miljøbeskyttelse, som lægges til grund for projektet på kritiske steder. Gennemgangen afsluttes maj 2008, så projekteringen kan tilendebringes inden årets udgang.

Høringsnotater vil på tidspunktet for gennemgangen være til rådighed for politikerne, og efter stillingtagen færdiggøres miljøredegørelsen til endelig udgave og udsendes.

Anlægslov forberedes i slutningen af 2008 og sendes i høring hos relevante parter. Fremsættelse til 1. behandling i Folketinget kan ske i januar 2009, og loven vil kunne vedtages i første tredjedel af 2009.

Parallelt med projektering og Folketingsbehandling planlægges projektets videre organisering. For nybygningsløsningen kan dette f.eks. være i særlig bygherreorganisation, eventuelt som OPP-model, mens der for 5. sporspakken givet vis vil være tale om projektoverdragelse til Banedanmark. Et eventuelt OPP-udbud vil sandsynligvis kunne foregå

i første halvdel af 2009. Der er i bilagte budgetoversigt medtaget budget til ekstern granskning og OPP-udbudsmateriale for nybygningsløsningen men ikke til kontraktforhandlinger mv. For 5. spor er medtaget omkostninger i forbindelse med projektoverdragelsen til Banedanmark (ekstern granskning).

Fordeling af omkostninger

Omkostninger til programfasen med VVM fordeler sig således for de to løsningsalternativer.

Omkostninger, mio kr	Nybygningsløsningen	5. sporsløsningen
Interne timer, TS	10,4	5,6
Bygherrerådgivning	28,8	15,0
Teknisk rådgivning	113,8	33,5
Offentlighedsfase	10,6	4,3
Kommunikation	1,4	1,3
Trafikale analyser	2,9	3,0
Projektansættelser	3,6	2,7
Banedanmark	1,4	1,6
Overhead (IT)	6,0	3,9
Total	178,9	70,9

Tabel 1: Omkostningsfordeling i nybygnings- og 5. sporsløsningerne.

Interne timer dækker over de medarbejdertimer, Trafikstyrelsens medarbejdere deltager med.

Bygherrerådgivning er omkostninger til konsulentbemanding af projektorganisationen til kontraktsopfølgning, leverancer til miljøredegørelser, projektrapportering mv.

Teknisk rådgivning er de rådgiverkontrakter, der indgås for programfaseprojekteringen.

Offentlighedsfasen dækker over de praktiske omkostninger til borgermøder, fremstilling og tryk af miljøredegørelser og høringsnotat mv.

Kommunikation dækker over omkostninger til hjemmeside, nyhedsbreve, kommunikationsrådgivning og trykt information.

Trafikale analyser er alle trafikøkonomiberegninger, samfundsøkonomi, køreplaner, trafikale kravspecifikationer, samfundsøkonomiberegninger mv.

Under projektansættelser er afsat et beløb til projektansættelse af projektsekretærer og kommunikationsmedarbejdere. Posten "Banedanmark" dækker over honorar til Banedanmark i projektføreløbet jvf gældende aftale om, hvilke ydelser der betales for.

Notat
Journal 231-00001
Dato 17.05.2006

Endelig er afsat et beløb til IT-ydelser for eksternt tilknyttede ressourcer, som skal arbejde hos Trafikstyrelsen i Adelgade. Der er ikke medtaget omkostninger til husleje, kopiudstyr, AV-udstyr mv.