



Bekræftelsesnotat

28.09.2017

Konklusion efter VVM-høring elektrificering Fredericia-Aarhus

Baggrund:

På møde i forligskredsen bag togfonden i maj 2017 fik forligsparterne forelagt et beslutningsgrundlag for elektrificering af strækningen mellem Fredericia og Aarhus.

På dette tidspunkt var den offentlige høring over projektet endnu ikke afsluttet. Baseret på et beslutningsoplæg indeholdende Banedanmarks forventninger til udfaldet af den offentlige høring samt til projektets endelige anlægsøkonomi traf forligskredsen principiel beslutning om projektet, idet forligskredsen betingede sig, at der ikke i forbindelse med den offentlige høring ville ske ændringer i projektet herunder særligt i anlægsoverslaget.

I nærværende notat redegøres for de væsentligste høringssvar samt for de ændringer i projektet med konsekvenser for anlægsoverslaget, som høringen har afstedkommet.

Der præsenteres desuden resultater af samfundsøkonomiske beregninger af selve projektet samt de videre planer for gennemførelse.

Resultater fra offentlig høring:

VVM-redegørelsen 'Elektrificering og hastighedsopgradering Fredericia–Aarhus' blev sendt i høring d. 3. maj 2017 med høringsfrist 16. juli 2017. I forbindelse med VVM høringen afholdt Banedanmark seks borgermøder langs strækningen og modtog i alt 164 høringssvar – både på borgermøderne og som skriftlige input. Alle henvendelser er udførligt kommenteret i vedlagte høringsnotat og alle indgivne høringssvar, vil få direkte besked ved høringsnotatets offentliggørelse.

Der har været mange høringssvar ift. broløsningerne langs strækningen. Herunder er der kommet flere lokale forslag til ændringer, som er blevet drøftet med kommunerne. Især i Vejle og Skanderborg kommuner har der været mange høringssvar med alternative forslag til konkrete broer. Desuden har der været stor interesse for bl.a. eldriftsservitutens rådighedsindskrænkninger hos banens naboer, de elektromagnetiske påvirkninger af banens omgivelser samt støj og vibrationsforhold. Endeligt har naboer til projektets ombygninger været særligt interesseret i ekspropriationer og mulige værdiforringelser af deres ejendomme. Generelt ligger høringssvarene inden for det forventede. Imidlertid har høringssvarene givet anledning til tilpasninger af visse af broerne, jf. afsnittet om anlægsoverslaget nedenfor.

Anlægsoverslaget:

Anlægsoverslaget for gennemførelse af elektrificeringen mellem Fredericia og Aarhus blev ved forelæggelsen i maj 2017 vurderet til 2.657 mio. kr. Heraf var 19,5 mio. kr. en vurderet sumpost, som kunne dække omkostninger til ændringer som følge af den endnu ikke afsluttede høring.

I forbindelse med høringen er der fremkommet ønsker om bredere broer fra nogle kommunale vejmyndigheder. Idet Banedanmark ikke kan foretage ændringer i broerne uden den kommunale vejmyndigheds godkendelse, vurderer Banedanmark at der bør afsættes en sumpost på de 19,5 mio. kr. til at imødekomme sådanne ønsker fra vejmyndighederne. Der er således allerede er indkommet ønsker, som må efterkommes for 6,9 mio. kr. og der vurderes at være en risiko for, at der skal afholdes udgif-

ter for op til 30 mio. kr. Hvis den fulde risiko indtræffer, vil forskellen mellem de 19,5 mio. kr. og 30 mio. kr. kunne dækkes af øvrige risikotillæg i projektet.

Udover disse lokale forhold, der beror på videre forhandlinger med kommunerne langs strækningen, har valget af løsning på Aarhus H betydning for den endelige anlægsøkonomi. I det anlægsoverslag, der blev præsenteret i maj, var der indarbejdet midler til den dyreste af de to muligheder for elektrificering af Aarhus H. Vælges den billigere, vil det således afstedkomme en besparelse på 64 mio. kr.

Samlet set er det Banedanmarks vurdering, at elektrificeringen mellem Fredericia og Aarhus vil kunne gennemføres indenfor det udmeldte anlægsoverslag på 2.657 mio. kr.

Resultater af samfundsøkonomisk beregning:

Der er foretaget samfundsøkonomiske beregninger for projektet, som viser, at den interne rente er 7,0 % og nettonutidsværdien er 2.370 mio. kr. Det er således tale om et samfundsøkonomisk rentabelt projekt.

Gevinsterne ved at gennemføre projektet består af lavere udgifter til togdrift, idet anskaffelse, vedligehold og energiudgifter er lavere for el-materiel end for diesel-materiel. Hertil kommer en miljøgevinst som følge af at el-materiel udleder færre partikler end diesel-materiel.

Udgifterne ved at gennemføre projektet er omkostninger til anlæg og drift af det elektrificerede net.

Effekten af, at el-materiel normalt accelererer lidt hurtigere end dieselmateriel og hermed medvirker til kortere rejsetider eller bedre punktlighed, er ikke indregnet i beregningen.

Projektets gennemførelse:

Projektet forventes gennemført med udførelsesstart i 2020 og endelig afslutning ved udgangen af 2024 ved ikrafttrædelse af køreplanen for 2025, K25.

Fra 2020 foretages de nødvendige sænkninger af sporet ved udvalgte broer samt ombygning og udskiftning af andre, så der bliver plads til kørestrømsanlægget. Disse aktiviteter udføres til dels sammen med den sporfornyelse, som forventes gennemført på samme tid, og dermed i de samme sporspærringer, som kræves i dette arbejde. Herved minimeres de trafikale gener for passagererne.

Det bliver i et vist omfang nødvendigt med indsættelse af togbusser, hvilket vil blive koordineret med operatørerne.

I 2023 opsættes kørestrømsystemet efter gennemførelse af aktiviteter, som relaterer sig til udrulning af signalprogrammet.

Ovenstående plan er i overensstemmelse med Banedanmarks anlægsplan.