



Bekræftelsesnotat

29.09.2017

Konklusion på VVM-høring af hastighedsopgradering Fredericia-Aarhus

Baggrund:

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

På dette tidspunkt var den offentlige høring over projektet endnu ikke afsluttet. I nærværende notat redegøres for de væsentligste høringssvar samt for, at der ikke er ændringer til projektet med konsekvenser for anlægsoverslaget.

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 indgivere af høringssvar, vil få direkte besked ved høringsnotatets offentliggørelse.

Der har været stor interesse for konsekvenserne af den højere hastighed, herunder støj og vibrationsforhold. Desuden har naboer til projektets ombygninger været særligt interesseret i ekspropriationer og mulige værdiforringelser af deres ejendomme.

Høringssvarene ligger inden for det forventede, og har kun ført til ganske små ændringer i det samlede projektforslag, som f.eks. etablering af støttemur langs ny erhvervsbygning. Det bemærkes dog, at der fortsat er et udestående med Hedensted Kommune, der har fremsat ønsker om at forøge bredden på en række vej- og stiunderføringer ud over det påkrævede efter vejreglerne. I forbindelse med en eventuel anlægslov vil der skulle tages stilling til, om Hedensted Kommunes ønsker skal imødekommes herunder finansieringen heraf. Det vil være Banedanmarks indstilling, at kommunen selv må finansiere disse ekstrakrav, hvorfor Banedanmark ikke indstiller, at der afsættes midler hertil i projektet, jf. Banedanmarks normale praksis i sådanne sager samt de tilsvarende aftaler med andre berørte kommuner.

Anlægsoverslaget:

I anlægsoverslaget indgik en sumpost på 85 mio. kr., som kunne dække omkostninger til ændringer som følge af den endnu ikke afsluttede VVM-høring. Der er isoleret set ikke identificeret forhold i VVM-høringen, der skal finansieres af sumposten.

Anlægsoverslaget for gennemførelse af hastighedsopgradering mellem Fredericia og Aarhus blev ved forelæggelsen i maj 2017 vurderet til 1.502 mio. kr. under forudsætning af udførelse i 2020 forud for elektrificering og udrulning af Signalprogram.

Jævnfør ministerens orientering i juni 2017 kan hastighedsopgraderingen modsat forudsætningen i anlægsoverslaget fra maj dog tidligst gennemføres efter udrulning af signalprogram og elektrificering af strækningen, hvilket vil sige tidligst i 2024. Ved denne senere udførelse forventes meromkostninger på i størrelsesordenen 50 mio. kr. til tilpasninger af det til den tid ibrugtagne nye signalsystem og kø-

restrømsanlæg. Da der knytter sig betydelige usikkerheder til vurderingen af især omkostningerne til indpasning i det nye signalsystem, er det Banedanmarks indstilling, at meromkostningen ved udskydelsen dækkes af sumposten på de 85 mio. kr. Det er således Banedanmarks indstilling, at den samlede sumpost fastholdes i projektet, givet usikkerhederne ved især indpasning i signalsystemet.

Det er således samlet set Banedanmarks vurdering, at hastighedsopgraderingen mellem Fredericia og Aarhus fortsat vil kunne gennemføres med et anlægsoverslag på 1.502 mio. kr. svarende til det udmeldte ved forelæggelsen i maj 2017.

Ovenstående er under forudsætning af, at Hedensted Kommunes ønsker om forøget bredde på vej- og stiunderføringer ikke imødekommes. Såfremt det måtte blive besluttet at imødekomme Hedensteds ønsker, vil det anførte anlægsoverslag skulle genberegnes. Det anslås meget foreløbigt at kunne beløbe sig til op mod 100 mio. kr.

Resultater af samfundsøkonomisk beregning:

Der er foretaget samfundsøkonomiske beregninger for projektet, som viser, at den interne rente er mellem 4,4 og 5,3 % og nettonutidsværdien er mellem 348 og 800 mio. kr. Det er således tale om et samfundsøkonomisk rentabelt projekt.

Gevinsterne ved at gennemføre projektet består bl.a. af tidsgevinster, lavere driftsomkostninger og passagereffekter.

Udgifterne ved at gennemføre projektet er omkostninger til anlæg.