

## F. t. finanslov for 2003

**Projekter**

De store anlægsprojekter, som Banestyrelsen gennemfører, strækker sig ofte over 5-10 år fra de første behovsanalyser til det færdige anlæg kan tages i brug. Undervejs i dette forløb opstår typisk en række ændringer forårsaget af forhold, som ikke kan kontrolleres eller forudsiges og nedenstående specifikationer afspejler projektets aktuelle fase. Banestyrelsen anvender successiv kalkulation ved budgetteringen af projekternes totaludgifter og omfatter udarbejdelse for den sandsynlige pris for projektet.

Der beregnes herved såvel en forventet pris som en prismæssig variation, således at der fastsættes en overslagspris, der med angivet sandsynlighed kan overholdes. De anførte totaludgifter er baseret på et sandsynlighedsniveau på 50 %, hvorved der er lige stor sandsynlighed for, at et projekt bliver dyrere eller billigere. Specifikationerne afspejler projekternes aktuelle fase, hvor projekter i tidlige faser indeholder en høj grad af budgetusikkerhed, mens projekter under detailudførelse har en højere grad af budgetsikkerhed. Usikkerheden gælder såvel tidsmæssige som økonomiske faktorer.

**Igangværende projekter***Ringsted banetekniske anlæg*

Det nuværende sikringsanlæg på Ringsted station er taget i brug i 1930. Beslutning om fornyelse af anlægget har afventet kapacitetsudbygningen på strækningen København-Ringsted. Da dette projekt blev stillet i bero ultimo 1999, forudsættes fornyelsen af sikringsanlægget i Ringsted nu gennemført parallelt med implementering af *Plan for jernbanenettet 2000-04*.

Med henblik på at sikre en reel konkurrencesituation i forbindelse med et kommende udbud har det vigtigste element i forarbejderne til projektet været udarbejdelse af et udbudsgrundlag, og alle aktiviteterne i projektet har indtil 31. december 2000 handlet alene om tilvejebringelse af dette grundlag.

Da tilstanden af visse dele af det nuværende sikringsanlæg må vurderes som kritisk, skal projektet gennemføres så hurtigt som muligt. Det er derfor besluttet, at projektbeskrivelsen skal tage udgangspunkt i et traditionelt relægruppeanlæg (af typen 1972), således at der kan etableres enten et sådant eller et andet anlæg med anden teknologi, men med samme logik.

Projektet er på baggrund af viderebearbejdning i fase 2 (programfasen) vurderet til en totaludgift til 112 mio. kr. (50 % fraktil).

Resultatet af projektets hidtidige aktiviteter, som er funktionsspecifikationer og grænsefladebeskrivelser, indgår nu som en del af grundlaget for Banestyrelsens fremtidige udbud af sikringsanlæg.

*Fjernstyringscentral til S-banen*

Som anført på finanslov 2001 blev kontrakten med leverandøren af det nye fjernstyringssystem ophævet 1. december 2000 som følge af leverandørens varsling af yderligere forsinkelser fra november 2002 og frem til februar 2004. Leverandøren anerkender ikke Banestyrelsens ret til at ophæve kontrakten.

Voldgiftssag er påbegyndt februar 2002, og et nyt udbud er igangsat april 2002. Usikkerhed om udfaldet af voldgiftssagen samt forventet fordyrelse af projektet betyder, at såvel bevilling som totaludgift forventes ændret.

*Nye S-tog, infrastruktur*

Som følge af indkøb af nye S-tog til DSB S-tog a/s skal der ske en række tilpasninger af infrastrukturen, så de nye togs egenskaber nyttiggøres bedst muligt. Aktiviteterne bliver planlagt og gennemført i sammenhæng med indsættelsesstrategien for de nye togsæt og vil forløbe i perioden frem til 2005. Der er ved Finansudvalgets godkendelse af DSB's køb af 112 nye S-tog i perioden 1999-2005 (Akt 181 2/4 1997) forudsat, at Banestyrelsens udgift til infrastrukturtilpasninger optages i Banestyrelsens bidrag til de årlige forslag til bevillingslove. Af anlægsloven for