

**Til: Region Sjælland****Dokumentnummer**  
1369074**Dato**  
25 05 2022**Kopi til: Lokaltog****Sagsbehandler**  
KAV**Direkte**  
+45 36 13 17 76CVR nr: 29 89 65 69  
EAN nr: 5798000016798

## Indstilling om videre proces for sporrenoveringen på Østbanen

### Baggrund

Regionsrådet i Region Sjælland besluttede på møde den 7. juni 2021, "at Region Sjælland - i forventning om at Folketinget og regeringen bevilger den nødvendige finansiering - beslutter at igangsætte fase III af sporrenoveringen på Østbanen".

Det fremgår af den politiske sag, at "Den samlede anlægssum til sporrenoveringen af Østbanen forventes at være 510 mio. kr., inkl. de lovpligtige 30 pct. usikkerhedstillæg. Herudover kommer regionens andel af udgiften flytningen af Rødvig station på op til 11,5 mio. kr. mio. kr."

Movia oplyste i notat dateret den 25. april 2022 til Region Sjælland, at de indledende tilbud på sporrenovering af Østbanen lyder på samlet set ca. 1,1 mia. kr. inkl. reserver. Lokaltog er på den baggrund blevet anmodet om at undersøge mulige scenarier for det videre forløb med tilhørende anbefaling. Dette forelægges i nærværende notat.

### Scenarier for det videre forløb

På baggrund af en række videre analyser, som Lokaltog har gennemført med rådgiverbistand, peges på to mulige scenarier for den videre proces:

1. Genudbud med ændret tidsplan og afvandingsløsning.
2. Accept af det forelæggende tilbud med fravalg af optioner.

Nedenfor beskrives de to scenarier nærmere.

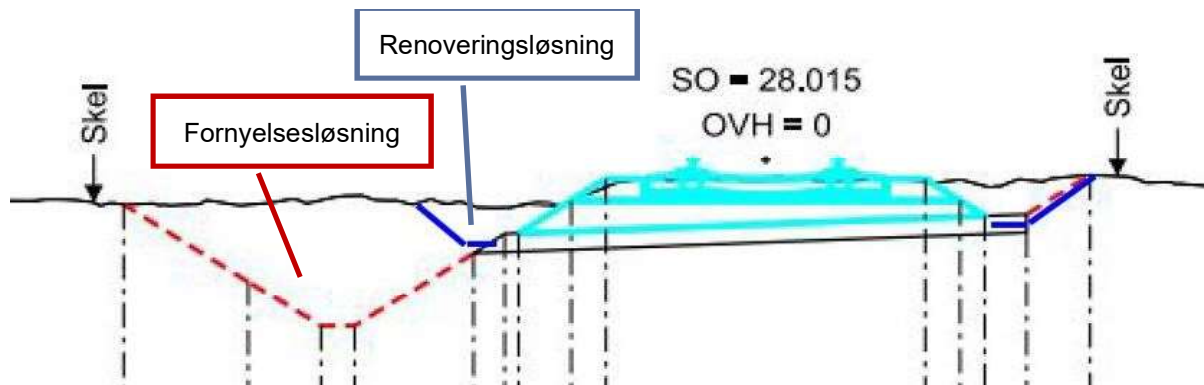
### Scenarie 1. Genudbud med ændret tidsplan og afvandning

Det igangværende udbud annulleres, og Lokaltog genudbyder sporrenoveringen. Lokaltog forventer at kunne reducere anlægssummen gennem følgende justeringer af udbudsmaterialet:

- Revideret afvandingsløsning, hvor der alene sker oprensning og retablering af grøfterne i den nuværende udformning (renoveringsløsning). Derved fraviges afvandingsløsningen i det igangværende udbud, hvor grøfterne i henhold til banenormen ved fornyelsesprojekter skal etableres med en større profil. I stedet renoveres de nuværende grøfter, som er anlagt efter de regler, der var gældende, da Østbanen blev anlagt. Bestemmelserne i den gældende banenorm skelner mellem fornyelsesprojekter og

vedligeholdelse/renovering af eksisterende afvanding. Figur 1 viser forskellen mellem de to afvandingsløsninger.

Figur 1: Illustration af mulige afvandingsløsninger.



Det er Lokaltogs vurdering, at en løsning hvor grøfterne oprenses og retableres på nuværende tidspunkt er en valid løsning, da der i dag ikke er større afvandingsproblemer for banen. Der forudses at være et mindre behov for justering/fornyelse af grøfterne på enkelte lokationer de første par år efter sporrenoveringen.

Renoveringsløsningen betyder dog, at der i fremtiden kan blive behov for en udvidelse af grøfterne, hvis eksempelvis regnmængderne giver problemer, ligesom der muligvis vil være stigende omkostninger til øget vedligehold.

Lokaltog har været i kontakt med Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen samt de tre berørte kommuner omkring projektets foreliggende myndighedsgodkendelser. De respektive myndigheder har indikeret, at myndighedsgodkendelserne forventes at kunne meddeles til renoveringsløsningen.

- Ændret tidsplan for sporrenoveringen således, at entreprenørerne får større frihedsgrad i den nærmere tilrettelæggelse af udførelsen af anlægsarbejderne i perioden fra 1. juni 2023 til 1. december 2024. Denne justering af udbudsmaterialet betyder, at entreprenørerne får bedre muligheder for at koordinere i forhold til øvrige anlægsprojekter og dermed reducere kapacitetsudfordringer.

Afhængig af den mere detaljerede tilrettelæggelse kan genåbningen af Østbanen først blive til køreplansskiftet i december 2024. Den overordnede tidsplan vil foreligge efter forhandling; dvs. omkring ultimo september 2022.

Lokaltog vurderer på baggrund af den løbende overvågning af Østbanen, at driften kan opretholdes med den nuværende skånekøreplan for Østbanen i forhold til den justerede tidsplan.

- Reduktion af udbuddets kompleksitet med henblik på at gøre det attraktivt for flere entreprenører at byde herpå. Dette sker gennem reduktion af antallet af optioner i udbudsmaterialet. Anlæggelsen af Ny Rødvig St. fastholdes fortsat som en option pga. den indgåede trepartsaftale mellem Region Sjælland, Stevns Kommune og Lokaltog.

Dette betyder således, at de i det tidligere udbud anførte optioner om sporskifter og krydsningsstation Faxe Syd lægges ind som en del af hovedentreprisen.

Det skal i den forbindelse oplyses, at der indenfor en kort årrække på 5-6 år er behov for at renovere sporskifter, ligesom reetableringen af krydsningsstation Faxe Syd vil betyde, at Lokaltog får bedre muligheder for at optimere køreplanen i forbindelse med Østbanens forlængelse til Roskilde, når hastigheden igen kan sættes op til 100 km/t. efter endt sporrenovering.

## Scenarie 2. Accept af forelæggende tilbud med optimeringer og fravalg af optioner

Som tidligere oplyst er de foreliggende tilbudspriser samlet ca. 1,1 mia. kr. inkl. reserver. Såfremt Region Sjælland ønsker at fastholde den nuværende tidsplan, skal det forelæggende tilbud accepteres.

Lokaltog har i dialog med tilbudsgiverne identificeret en række optimeringsmuligheder, som kan reducere prisen for sporrenoveringen. Dette indebærer bl.a., at der ikke renoveres overkørsler i forbindelse med sporrenoveringen. Derudover er der i udbuddet indbygget en række optioner, som Region Sjælland kan fravælge af hensyn til økonomien:

- Sporskifter. Såfremt optionen fravælges, betyder dette, at der indenfor en kort årrække på 5-6 år er behov for at renovere sporskifter.
- Krydsningsstation Faxe Syd. Krydsningsstationen kan reetableres på et senere tidspunkt for en forventelig højere pris og med afledte gener for kunderne under anlæg. Retableringen af krydsningsstation Faxe Syd vil betyde, at Lokaltog får bedre muligheder for at optimere køreplanen i forbindelse med Østbanens forlængelse til Roskilde, når hastigheden igen kan sættes op til 100 km/t. efter endt sporrenovering.
- Ny Rødvig St. Flytning af Rødvig St. kan ske på et senere tidspunkt til en forventelig højere pris. Dette vil dog medføre, at udgifterne til sporrenovering mellem den eksisterende og den nye placering af Rødvig St. vil være spildt. Ny Rødvig St. er aftalt mellem regionen, Lokaltog og Stevns Kommune med forbehold for endelig anlægssum.

Tabel 1 viser de overordnede fordele og ulemper, der er udpeget for de to beskrevne scenarier:

Tabel 1: Fordele og ulemper ved de beskrevne scenarier.

Scenarie 1	Scenarie 2
+ Sporfornyelse	+ Sporfornyelse
+ Sporskifter udskiftes	+ Afvanding fornyes
+ Krydsningsstation udføres	+ Tidsplanen overholdes
+ Overkørsler renoveres	+ Generel forhandlings reduktion
+ Ny Rødvig St. indgår som option	- Sporskifter udskiftes ikke
- Afvanding renoveres/reetableres	- Krydsningsstation udføres ikke
- Tidsplanen ændres/forsinkes	- Overkørsler renoveres ikke
	- Ny Rødvig St. udføres ikke

### Konsekvenser ved ikke at renovere Østbanen

Hvis banen ikke renoveres, vil det indenfor en kortere tidshorisont forventeligt blive nødvendigt at lukke Østbanen. Dvs. i det øjeblik, hvor det vurderes, at skinnerne er i en sådan tilstand at gældende bane- og sikkerhedsnormer ikke kan opfyldes.

Hvis Østbanen skal lukke og dermed nedlægges, skal der igangsættes et større udrednings- og analysearbejde af konsekvenserne herved, som Movia overordnet set vurderer, som minimum skal behandle følgen-

de forhold:

- Engangsudgifter forbundet med at nedlægge Østbanen.
- Driftsøkonomien som følge af at erstatte lokalbanen med R-busser.
- Analyse af de nuværende rejsemønstre ift.:
  - Rejsetid.
  - Skift.
- De lovgivningsmæssige rammer omkring nedlæggelse af Østbanen skal afklares nærmere, da Østbanen er anlagt ved en anlægslov.
- Forhold til staten herunder driftstilskud.
- Indvirkning på Lokaltogs virksomhed.

### Økonomi

Tabel 2 viser foreløbige estimater af økonomien for de to scenarier baseret på de enhedspriser, der er afgivet i det forelæggende tilbud samt Lokaltogs rådgivers nyeste viden om enhedspriser i lignende projekter. Der er stor usikkerhed forbundet med estimaterne især ved et genudbud, hvor entreprenørernes priser i høj grad vil afhænge af, hvordan eksempelvis forsyningskrisen og konkurrencesituationen udvikler sig. Derudover vil den generelle usikkerhed i markedet påvirke entreprenørernes indbyggede usikkerhedstillæg.

Tabel 2: Foreløbige estimater af økonomien

	Genudbud med ændret tidsplan og afvanding	Accept af forelæggende tilbud fra- valg af optioner
Budget	595-680 mio. kr.*	800-900 mio. kr.
Reserve (15%)	90-102 mio. kr.	120-135 mio. kr.
<b>Total, inkl. reserve</b>	<b>685-782 mio. kr.</b>	<b>920-1.035 mio. kr.</b>

\*Heri indgår 5 mio. kr. til øgede omkostninger til rådgivere og genudbud.

Som nævnt under Scenarie 1 forudses der at være et mindre behov for justering/fornyelse af grøfterne på enkelte lokationer de første par år efter sporrenoveringen. Udgifter hertil estimeres at være 10-15 mio. kr.

Såfremt Region Sjælland ønsker at gå videre med Scenarie 1, skal Lokaltog allerede fra august 2022 igangsætte forberedende arbejder for 25 mio. kr. Dette omfatter arbejder relateret til arkæologi, opretning af recipienter, opstart af renovering og retablering af grøfter samt rådgiverbistand til genudbud.

### Movia og Lokaltogs anbefaling

Movia og Lokaltog anbefaler, at sporrenoveringen af Østbanen genudbydes, jf. Scenarie 1.

Såfremt Region Sjælland godkender et genudbud senest 24. juni 2022, vil Lokaltog igangsætte aktiviteterne beskrevet i Tabel 3.

Tabel 3: Tidsplan for genudbud.

Dato	Aktivitet
Primo juli 2022	Genudbuddet offentliggøres
Medio-ultimo september 2022	Første budrunde og forhandlinger
Ultimo september 2022	Orientering til Region Sjælland om resultatet af første budrunde
Ultimo november 2022	Endelig tilbud afgives

Medio december 2022	Indstilling om tildeling af kontrakt
Ultimo januar 2023	Forventet kontraktindgåelse
Juni 2023 - december 2024	Udførelse af anlægsarbejder
Medio december 2024	Seneste dato for idriftsættelse