

O:\Folketinget\Folketing jobs\Aktstykker\543840\Dokumenter\akt-lige09.fm 04-01-06 12:09:39 k01

7

Afgjort den 4. december 2002

Forelagt for og behandlet som fortroligt aktstykke C (2002-03)

## 81

**Trafikministeriet.** København, den 4. december 2002.

- a. Trafikministeriet anmoder hermed om Finansudvalgets tilslutning til, at Banestyrelsen igangsætter etablering af et nyt fjernstyringssystem på S-togsnettet i København med en samlet udgift på 332,2 mio. kr. Projektet forventes færdiggjort i 2008 med en løbende ibrugtagning fra 2005.  
Udgiften i 2002 på 23,4 mio. kr. afholdes af den på finansloven opførte bevilling på § 28.63.02. Banestyrelsen (anlægsbevilling).  
Aktstykket er fortroligt og må ikke offentliggøres førend voldgiftssagen, der er rejst imod Bombardier Transportation, er afgjort.
- b. Formålet med DIC-S-projektet er at udskifte det gamle fjernstyringssystem for Københavns S-bane (etableret i starten af 1970'erne) med et nyt og teknologisk tidssvarende system. Fjernstyringssystemet sikrer, at køreplanen så vidt muligt afvikles som planlagt, og at centralen ved driftsuregelmæssigheder bedst muligt kan genoprette regulariteten. Endvidere sikrer fjernstyringssystemet, at passagerinformation gives i overensstemmelse med den øjeblikkelige trafikale tilstand.

### Baggrund

Allerede i starten af 1990'erne blev det politisk besluttet at etablere et nyt fjernstyringssystem. Hjemlen til at igangsætte DIC-S blev givet ved Finanslov 1991.

Først i 1995 efter flere udbud af den teknologisk komplicerede opgave indgår Banestyrelsen en kontrakt med Bombardier Transportation<sup>1)</sup> om at levere et fjernstyringssystem. Leveringsterminen er februar 1998.

I 1997 og 1998 indgås tillægskontrakter med leverandøren, som har svært ved at levere den lovede vare på det lovede tidspunkt. Leveringsterminen udskydes til januar 2001.

Det er på FFL01 og FL01 anført, at projektet er forsinket, samt at Banestyrelsen forhandler med leverandøren, hvilket kan ændre budgetteringen.

Projektet er imidlertid ikke blevet gennemført, fordi leverandøren ikke kunne levere det aftalte system trods gentagne projektilpasninger og forhandlinger. Den 1. december 2000 ophæves kontrakten med leverandøren af det nye fjernstyringssystem af Banestyrelsen. Det fremgår af FL02, at Banestyrelsen har ophævet den eksisterende kontrakt, og at der foretages fornyet udbud.

I 2002 er sagen endt i voldgiftsretten, som følge af ophævelse af kontrakten i december 2001. Banestyrelsen har i voldgiftsretten gjort et krav gældende på 170 mio. kr. Banestyrelsen forventer som minimum en kompensation i voldgiftssagen på 52 mio. kr.

Der er lagt følgende overvejelser til grund for et nyt fjernstyringssystem:

<sup>1)</sup> Selskabet hedder i dag Bombardier Transportation. Undervejs i forløbet har den samme leverandør ligeledes heddet ABB Signal A/S og Adtranz Signal A/S.

### *Usikker restlevetid*

Ingen kender i dag restlevetiden for det nuværende 30 år gamle fjernstyringsanlæg, men det er en kendsgerning, at det stadigt bliver vanskeligere at få reservedele til anlægget og at fastholde den nødvendige know-how. Kun få personer har den nødvendige viden til at vedligeholde anlægget, og disse personer nærmer sig pensionsalderen.

Teknologisk Institut har i 1999 vurderet restlevetiden på det nuværende system, og i vurderingen af systemets tilstand i ca. 2004 hedder det:

"Der er efter vor vurdering en risiko for, at fejlfrekvensen, som følge af fejl i komponenter, vil kunne stige. Sådanne fejls udbedring medfører risiko for skader som forårsages af indgrebene i computerne. Det må endvidere forventes, at computerne robusthed yderligere forringes. Sandsynligheden for, at der optræder stresspåvirkninger på anlægget vil endvidere være større over en længere periode. Der vil ligeledes her kunne begynde at opstå mangel på reservedele til reparation, ligesom det ikke er givet, at der fortsat er adgang til så velkvalificerede reparatører som i dag."

### *Opretholde af nuværende trafikproduktion*

For at opretholde den nuværende trafikproduktion på S-banen er det afgørende, at banen er fjernstyret. Alternativet til fjernstyring af S-banen er såkaldt understationsbemanding, hvilket indebærer en højere grad af manuel trafikstyring end i dag. Det vil medføre en reduceret trafikproduktion og en ringere regularitet end aftalt i DSB's kontrakt med staten.

Hertil kommer, at Banestyrelsen ikke i dag har det nødvendige personale til umiddelbart at gennemføre trafikafvikling med manuel betjening. En manuel løsning vil medføre en meromkostning alene til personale på ca. 31 mio. kr. pr. år samt en uddannelsesperiode på ca. et år. Der vil desuden skulle påregnes omkostninger til etablering og vedligeholdelse af nødvendige personalefaciliteter på de såkaldte understationer. Trafikuddannelsen af det nødvendige personale vil beløbe sig til ca. 34 mio. kr.

Når Ringbanen ibrugtages, vil der være afledte konsekvenser for driften af denne S-bane strækning, såfremt der ikke er etableret fjernstyring på det eksisterende S-togsnet. Skal Ringbanen betjenes manuelt vurderes initialomkostningerne at udgøre ca. 11 mio. kr., mens de årlige omkostninger vurderes til ca. 6 mio. kr. Trafikproduktionen på Ringbanen vil desuden formodentlig blive reduceret som følge af den manglende fjernstyring.

### *Usikker vedligeholdelsessituation*

Bombardier Transportation er den eneste leverandør, der kan vedligeholde det eksisterende fjernstyringssystem, og virksomheden har ikke det store incitament til at fortsætte vedligeholdelsen. Vedligeholdelsesaftalen forlænges pt. med ½ år ad gangen, hvilket skaber en uhenigtsmæssig driftsmæssig usikkerhed.

Bombardier Transportation sætter selv prisen for vedligeholdelsen. Ved seneste forlængelse af aftalen blev det faste vedligeholdelseshonorar forhøjet med knap 20% (fra 4,3 mio. kr. pr. år til 5,1 mio. kr. pr. år) således, at den årlige udgift til vedligeholdelse er på ca. 10 mio. kr. Vedligeholdelsesomkostningerne for et nyt fjernstyringssystem er estimeret til 6 mio. kr. årligt. Den forventede besparelse ved etablering af et nyt fjernstyringssystem kan ved anlæggets ibrugtagning indbudgetteres på de årlige finanslove.

Endelig er det Banestyrelsens vurdering, at anlæggets driftseffektivitet påvirkes negativt uden regelmæssig vedligeholdelse. Beslutter Bombardier Transportation sig således for på et tidspunkt (f.eks. i forbindelse med voldgiftssagen), at de ikke længere vil levere vedligeholdelse af det eksisterende system, står Banestyrelsen tilbage med et meget stort problem.

I forhold til det tidligere projekt kan det oplyses, at den daværende bevilling udgjorde 272,0 mio. kr. (Finansloven 2002). Heraf er der i perioden 1991-2001 forbrugt 200,8 mio. kr. Rest-

bevillingen udgør pr. 1. januar 2002 71,2 mio. kr. Anlægsdele for ca. 51 mio. kr. fra det tidligere projekt kan direkte genanvendes. Der er anlagt sag ved voldgiftsretten med krav om 170 mio. kr.

Som det fremgår på finanslov 2002, har Banestyrelsen efterfølgende foretaget fornyet udbud. Banestyrelsen er indstillet på at indgå kontrakt med Siemens, som i udbudsrunderen var de eneste tilbudsgivere om levering af et nyt fjernstyringssystem i perioden 2002-2008 forudsat de bevilgende myndigheders tilslutning.

Med aktstykket søges hjemmel til, at Banestyrelsen igangsætter ovennævnte projekt, hvilket indebærer, at der kan indgås kontrakt med Siemens inden d. 31. december 2002.

#### Udgiftsmæssige konsekvenser

Projektet har en totaludgift på 332,2 mio. kr. i perioden 2002-2008.

I forhold til de nuværende bevillinger på Finansloven indebærer projektet en merudgift på 261 mio. kr.:

Projektets udgift, §28.63.02 (2002-2008) .....	332,2 mio. kr.
Restbevilling §28.63.02 .....	-71,2 mio. kr.
Merudgift .....	261,0 mio. kr.

Den udgiftsmæssige fordeling på årene fremgår af tabel 1.

**Tabel 1. Udgiftsmæssig fordeling**

Mio. kr.	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	i alt
Udgift	23,4	44,6	63,6	86,4	36,8	55,5	21,9	332,2
Restbevilling	23,4	44,6	3,2					71,2
Merbevilling	0,0	0,0	60,4	86,4	36,8	55,5	21,9	261,0

Under forudsætning af, at førnævnte kontrakt indgås med Siemens inden den 31. december 2002, lægges følgende finansiering til grund for projektet for perioden 2004-2008, idet udgifterne i 2002 og 2003 på i alt 68 mio. kr. afholdes af den eksisterende bevilling:

**Tabel 2. Samlet finansiering 2004-2008**

Mio. kr.	2004	2005	2006	2007	2008	i alt 2004-08
Merbevilling	60,4	86,4	36,8	55,5	21,9	261,0
Finansiering	52,0	70,0				122,0
Omlægning af projekter	-8,4	-16,4	24,8			
<b>Nettomerbevilling</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>61,6</b>	<b>55,5</b>	<b>21,9</b>	<b>139,0</b>

Efter indregning af medfinansieringselementer fra voldgiftssagen mod den tidligere leverandør på 52 mio. kr. og øget udbytte på 70 mio. kr. fra DSB som følge af udfaldet af voldgiftssag mellem DSB og Scandlines til DSBs fordel samt scenerelæggelse af anlægsprojekter, vil der først være merudgifter for staten fra og med 2006.

De bevillingsmæssige konsekvenser af aktstykket optages på de årlige bevillingslove. På forslag til lov om tillægsbevilling for 2002 optages anlægsskema for fjernstyringsprojektet med angivelse af ændret totaludgift samt bevillinger i de kommende år.

- c. Der sker forelæggelse for Finansudvalget, idet Banestyrelsen skal forelægge nye anlægsprojekter med en totaludgift på over 30 mio. kr. for Finansudvalget. Med henblik på levering af et nyt fjernstyringssystem har Banestyrelsen indgået en forkontrakt med Siemens, der udløber 31. december 2002.

- e. Under henvisning til ovenstående anmodes om Finansudvalgets tilslutning til, at Banestyrelsen igangsætter etablering af et nyt fjernstyringssystem på S-togsbanen til en totaludgift på 332,2 mio. kr. Det nye fjernstyringssystem finansieres delvist af en restbevilling på 71,2 mio. kr. fra det tidligere projekt. Udgiften i 2002 afholdes af den eksisterende bevilling. De bevillingsmæssige konsekvenser af projektet optages på de kommende års finanslove.
- f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

FLEMMING HANSEN

/ Helle Werchmeister

Til Finansudvalget.