

**Beretning til statsrevisorerne
om**

**forbedringer af
Svendborgbanen**

**Marts 2007
RB A201/07**



Rigsrevisionen

Indholdsfortegnelse

I.	Undersøgelsens resultater.....	5
II.	Baggrund, formål og afgrænsning.....	8
	A. Baggrund.....	8
	B. Formål og afgrænsning.....	8
III.	Opgraderingsprojektet.....	9
	A. Formålet med opgraderingsprojektet.....	10
	B. Resultater af opgraderingsprojektet.....	11
	C. Opgraderingsprojektets afslutning.....	15
IV.	Handlingsplan for en forbedret drift.....	15
	A. Formål med handlingsplanen.....	16
	B. Resultat af handlingsplanen.....	17
	C. Handlingsplanens betydning for det samlede antal forsinkelser og aflysninger.....	19
V.	Anvendelsen af bevillingerne til opgraderingen.....	19
Bilag:		
1.	Andel af tog til tiden på Svendborgbanen.....	21
2.	Forsinkelser og aflysninger på Svendborgbanen, som er forårsaget af henholdsvis DSB og eksterne forhold.....	22
3.	Bevillinger og forbrug til anlægsprojektet.....	23

Rigsrevisionen afgiver denne beretning til statsrevisorerne i henhold til § 8, stk. 1, jf. § 17, stk. 2, i rigsrevisorloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 3 af 7. januar 1997 som ændret ved lov nr. 590 af 13. juni 2006. Beretningen vedrører finanslovens § 28. Transport- og Energiministeriet.

Beretning om forbedringer af Svendborgbanen

I. Undersøgelsens resultater

1. Statsrevisorerne anmodede på deres møde den 16. august 2006 Rigsrevisionen om en undersøgelse af resultatet af et opgraderingsprojekt og en efterfølgende handlingsplan vedrørende Svendborgbanen, som Transport- og Energiministeriet gennemførte for at sikre en bedre betjening af passagererne på banen.

Baggrunden for opgraderingen var et ønske om at styrke den kollektive trafik, herunder Svendborgbanen, hvilket den daværende SR-regering, SF og Enhedslisten i december 1998 indgik en politisk aftale om.

2. Opgraderingen af Svendborgbanen omfattede anskaffelse af nye, miljøvenlige tog og et anlægsprojekt, som ved en forøgelse af hastigheden på strækningen fra 100 km/t til 120 km/t skulle gøre det muligt at forøge togfrekvensen og reducere rejsetiden. Hertil kom nogle mål vedrørende forbedring af samspillet mellem bus og tog i området omkring Svendborgbanen, markedsføringstiltag, evaluering med henblik på at vurdere mulighederne for at styrke sidebanerne og endelig sikring af brugerinddragelse i forbindelse med projektets gennemførelse.

Banedanmark, der varetager udbygning og vedligeholdelse af bane- og stationsanlæg, fik ansvar for anlægsprojektet, mens DSB, som varetager togdriften på Svendborgbanen, fik ansvar for anskaffelse af togmateriel.

3. Efter ibrugtagningen af det opgraderede anlæg var Svendborgbanen præget af flere forsinkelser end tidligere. Transport- og Energiministeriet iværksatte på den baggrund en handlingsplan i maj 2005, der havde som formål at nedbringe antallet af aflysninger og forsinkelser til gavn for passagererne. Handlingsplanen var rettet mod de forsinkelser og aflysninger, som Banedanmark har ansvar for, hvilket på det tidspunkt udgjorde størstedelen af det samlede antal forsinkelser og aflysninger. Handlingsplanen blev derfor gennemført af Banedanmark.

4. Statsrevisorerne anmodede om, at undersøgelsen vedrørende opgradering af Svendborgbanen omfattede følgende spørgsmål, som dermed udgør formålet med undersøgelsen:

- I hvilket omfang opgraderingsprojektet i dag lever op til formålene.
- I hvilket omfang handlingsplanen har sikret en forbedret rettidighed på Svendborgbanen.
- Om totaludgiften på ca. 200 mio. kr. til anlægsprojektet ”Odense-Svendborg” er afholdt i overensstemmelse med aktstykker, finanslove og den indgåede politiske aftale.

5. I den politiske aftale var der i tilknytning til de konkrete mål vedrørende Svendborgbanen afsat midler til projektaktiviteterne. Det er dog Rigsrevisionens opfattelse, at opgraderingsprojektets resultater og regnskab bør vurderes på grundlag af bevillingerne til projektet, herunder angivelser af mål, der fremgår af de årlige finanslove og aktstykker. Målene vedrørende samspil mellem bus og tog, markedsføringstiltag, evaluering og brugerinddragelse udgik senere af bevillingsgrundlaget. Mål for de resterende områder i den politiske aftale er senest angivet i henholdsvis Akt 13 9/10 2002, hvori bevilling til anskaffelse af nye, miljøvenlige tog blev givet, og Akt 88 17/12 2003, hvori kravet om en øget togfrekvens med flere tog og flere afgang samt en nedsættelse af rejsetiden fremgår.

Undersøgelsens resultater

Opgraderingsprojektet har levet op til formålet. Dette har medført en bedre betjening af passagererne ved indsættelse af bedre materiel, flere togafgange og kortere rejsetid. Det har bl.a. betydet, at antallet af passagerer er steget betydeligt. Handlingsplanen har nedbragt omfanget af aflysninger og forsinkelser, i forhold til perioden umiddelbart før handlingsplanen blev igangsat i 2005. Antallet af forsinkelser ligger dog fortsat på et højere niveau, end før det opgraderede anlæg blev taget i brug i 2003. Det skyldes hovedsageligt, at togfrekvensen er blevet øget på Svendborgbanen, som er enkeltsporet, hvilket har gjort togdriften mere følsom over for forsinkelser.

Denne samlede vurdering er baseret på følgende:

Der er i dag opnået forbedringer af Svendborgbanen, som opfylder formålene med opgraderingsprojektet. De nye, miljøvenlige IC2-tog, der skal betjene banen, er dog endnu ikke leveret.

- De tog, der blev leaset, indtil IC2-togene leveres, opfyldte gældende miljønormer på leasingtidspunktet. Endvidere sikrer DSB's krav til IC2-togene, at der anskaffes miljøvenlige tog til Svendborgbanen.
- Togfrekvensen er forøget. Med den nuværende køreplan opfylder DSB de krav om betjening af banen, som er indeholdt i kontrakten med ministeriet.
- Rejsetiden er nedsat med ca. $\frac{1}{3}$. Det er DSB's vurdering, at rejsetiden er reduceret så meget, som det er muligt på en enkeltsporet bane med de forhold, som i øvrigt kendetegner Svendborgbanen.
- Opgraderingsprojektet er stort set gennemført som planlagt, men den endelige godkendelse fra Trafikstyrelsen foreligger dog endnu ikke, da der fortsat mangler enkelte mindre arbejder og udarbejdelse af teknisk dokumentation. De IC2-tog, som skal betjene banen, er heller ikke leveret endnu.

Handlingsplanen har levet op til sit formål og har bidraget til at nedbringe omfanget af aflysninger og forsinkelser, i forhold til perioden umiddelbart før den blev igangsat. Det er dog vanskeligt at vurdere handlingsplanens effekt endeligt, før udviklingen kan følges over længere tid. Omfanget af forsinkelser ligger dog fortsat på et højere niveau end før ibrugtagningen af det opgraderede anlæg. Det skyldes hovedsageligt, at togfrekvensen er blevet øget på Svendborgbanen, som er enkeltsporet, hvilket har gjort togdriften mere følsom over for forsinkelser.

- Handlingsplanen er i det væsentlige gennemført. Der resterer stadig 2 aktiviteter, som forventes gennemført medio 2007.
- Handlingsplanen har nedbragt det samlede antal forsinkelser og aflysninger, hvilket har betydet en forbedring for passagerne i forhold til før handlingsplanens implementering.
- Antallet af forsinkelser er dog fortsat højere, end før det opgraderede anlæg blev taget i brug i september 2003. Det skyldes hovedsageligt, at togfrekvensen er blevet øget på Svendborgbanen, som er enkeltsporet, hvilket har gjort togdriften mere følsom over for forsinkelser.

- Der er ikke stillet specifikke krav til Svendborgbanens drift i Banedanmarks resultatkontrakt. Rigsrevisionen finder, at Transport- og Energiministeriet derfor på anden måde bør følge op på handlingsplanens effekt.

Totaludgiften til anlægsprojektet er afholdt i overensstemmelse med aktstykker og finanslove.

- Bevillinger og bevillingsforudsætninger i aktstykker og finanslove var overholdt.
- Regnskabet for anlægsprojektet på tidspunktet for Rigsrevisionens revision var samlet set rigtigt.

II. Baggrund, formål og afgrænsning

A. Baggrund

6. Statsrevisorerne anmodede på deres møde den 16. august 2006 Rigsrevisionen om en undersøgelse af resultatet af et opgraderingsprojekt og en efterfølgende handlingsplan vedrørende Svendborgbanen, som Transport- og Energiministeriet gennemførte for at sikre en bedre betjening af passagererne på banen.

Opgraderingen, som gennemførtes i 2001-2003, omfattede dels et anlægsprojekt med henblik på at styrke banens infrastruktur, dels anskaffelse af nye tog. I 2005 iværksatte ministeriet en handlingsplan, der skulle sikre en forbedret driftssituation ved afviklingen af togtrafikken. Driftssituationen er bestemt af omfanget af forsinkelser og aflysninger.

B. Formål og afgrænsning

7. Statsrevisorerne anmodede om en undersøgelse af følgende spørgsmål, som dermed udgør formålet med undersøgelsen:

- I hvilket omfang opgraderingsprojektet i dag lever op til formålene.
- I hvilket omfang handlingsplanen har sikret en forbedret rettidighed på Svendborgbanen.
- Om totaludgiften på ca. 200 mio. kr. til anlægsprojektet ”Odense-Svendborg” er afholdt i overensstemmelse med aktstykker, finanslove og den indgåede politiske aftale.

I den politiske aftale var der i tilknytning til de konkrete mål vedrørende Svendborgbanen afsat midler til projektaktiviteterne. Det er dog Rigsrevisionens opfattelse, at opgraderingsprojektets resultater og regnskab bør vurderes på grundlag af bevillingerne til projektet, herunder angivelser af mål, der fremgår af de årlige finanslove og aktstykker.

8. Undersøgelsen omfatter perioden 2001-2006 og dækker dermed de tidsrum, hvori opgraderingen (2001-2003) og Banedanmarks handlingsplan (2005-2006) blev gennemført.

9. Rigsrevisionens undersøgelse er dels baseret på møder med Transport- og Energiministeriets departement, Banedanmark, Trafikstyrelsen og DSB, dels på det materiale, som herigennem er tilvejebragt. Beregninger af udviklingen i rejsetid og togfrequenser på Svendborgbanen er baseret på en gennemgang af relevante køreplaner.

Rigsrevisionen har gennemgået bevillingsgrundlaget for anlægsprojektet og har desuden foretaget en revision af projektreghnskabet pr. 31. november 2006. I tilslutning hertil har Rigsrevisionen foretaget en besigtigelse af baneanlægget.

10. Beretningen har i udkast været forelagt Transport- og Energiministeriet og DSB, hvis bemærkninger i videst muligt omfang er indarbejdet i beretningen.

III. Opgraderingsprojektet

Rigsrevisionens bemærkninger

Der er i dag opnået forbedringer af Svendborgbanen, som opfylder formålene med opgraderingsprojektet. De nye, miljøvenlige IC2-tog, der skal betjene banen, er dog endnu ikke leveret.

Denne vurdering er baseret på:

- De tog, der blev leaset, indtil IC2-togene leveres, opfylder gældende miljønormer på leasingtidspunktet. Endvidere sikrer DSB's krav til IC2-togene, at der anskaffes miljøvenlige tog til Svendborgbanen.
- Togfrekvensen er forøget. Med den nuværende køreplan opfylder DSB de krav om betjening af banen, som er indeholdt i kontrakten med ministeriet.

- Rejsetiden er nedsat med ca. $\frac{1}{3}$. Det er DSB's vurdering, at rejsetiden er reduceret så meget, som det er muligt på en enkeltsporet bane med de forhold, som i øvrigt kendetegner Svendborgbanen.
- Opgraderingsprojektet er stort set gennemført som planlagt, men den endelige godkendelse fra Trafikstyrelsen foreligger dog endnu ikke, da der fortsat mangler enkelte mindre arbejder og udarbejdelse af teknisk dokumentation. De IC2-tog, som skal betjene banen, er heller ikke leveret endnu.

A. Formålet med opgraderingsprojektet

11. Baggrunden for opgraderingen var et ønske om at styrke den kollektive trafik, herunder Svendborgbanen, hvilket den daværende SR-regering, SF og Enhedslisten i december 1998 indgik en politisk aftale om.

Opgraderingen af Svendborgbanen omfattede anskaffelse af nye, miljøvenlige tog og et anlægsprojekt, som ved en forøgelse af hastigheden på strækningen fra 100 km/t til 120 km/t skulle gøre det muligt at forøge togfrekvensen og reducere rejsetiden.

Anlægsprojektet omfattede bl.a. etableringen af nyt spor og perron på Odense Station til forbedring af kapaciteten og med en optimal placering langs med rutebilterminalen til sikring af gode omstigningsmuligheder mellem rutebiler og tog. Endvidere omfattede projektet anlæggelse af dobbeltspor på 3 af banestrækningens stationer, nedlæggelse af et antal overkørsler, opgradering af sikkerhedssystemer samt et automatisk tognummersystem (ATNS), som sikrer en hurtigere og mere smidig afvikling af togdriften på banen.

12. Efter den politiske aftale blev indgået i 1998, er de specifikke mål vedrørende opgraderingen af Svendborgbanen blevet justeret, som det fremgår af **tabel 1**.

Tabel 1. Formål med opgraderingsprojektet

	Nye tog	Formål med anlægsprojektet	
		Togfrekvens	Rejsetid
Den politiske aftale af 28. december 1998	Anskaffelse af nye, miljøvenlige tog.	En tilstræbt forøgelse af togfrekvensen, herunder 3 tog i timen i myldretiden.	Rejsetiden tilstræbes nedsat med 40 %.
Akt 232 24/6 1999	Formålet videreføres i uændret form.	- ¹⁾	Rejsetiden reduceres med ca. 44 %.
Anmærkninger til finanslovene for 2000-2003	Formålet videreføres i uændret form.	Togfrekvensen tilstræbes forøget.	Rejsetiden tilstræbes nedsat med 40 %.
Akt 13 9/10 2002	Formålet videreføres i uændret form.	Forøgelse af togfrekvensen.	Rejsetiden skal nedsættes væsentligt.
Akt 88 17/12 2003	- ²⁾	Forøgelse af togfrekvensen med flere tog og afgange.	Rejsetiden skal nedsættes.
¹⁾ Formålet er ikke omtalt i aktstykket, men omtales i finanslovene for 2000-2003.			
²⁾ Formålet er ikke omtalt, da bevillingen hertil var givet med Akt 13 9/10 2002.			

Som det ses af tabellen, er mål for områderne omtalt i den politiske aftale senest angivet i henholdsvis Akt 13 9/10 2002, hvori bevilling til anskaffelse af nye, miljøvenlige tog blev givet, og Akt 88 17/12 2003, hvori kravet om en øget togfrekvens med flere tog og flere afgange samt en nedsættelse af rejsetiden fremgår.

13. Der indgik i den politiske aftale endvidere formål vedrørende forbedring af samspillet mellem bus og tog i området omkring Svendborgbanen, markedsføringstiltag, evaluering med henblik på at vurdere mulighederne for at styrke sidebanerne og endelig sikring af brugerinddragelse i forbindelse med projektets gennemførelse. Disse formål er imidlertid ikke omtalt i senere finanslove eller aktstykkeansøgninger og er derfor ikke omfattet af Rigsrevisionens undersøgelse.

B. Resultater af opgraderingsprojektet

Anskaffelse af nye, miljøvenlige tog

14. Målene i den politiske aftale om anskaffelse af nye, miljøvenlige tog er ikke efterfølgende blevet justeret. Det indebærer efter ministeriets opfattelse, at togene som minimum skal leve op til de miljøkrav, der er fastsat for området, hvilket Rigsrevisionen har lagt til grund for vurdering af målopfyldelsen.

15. I 2001 leasede DSB, bl.a. til Svendborgbanen, moderne dieseldrevne tog af Desiro-typen til afløsning af de såkaldte MR-tog, som var stærkt miljøbelastende og havde en accelerationsevne, der ikke gjorde det muligt at forøge trafikfrekvensen. DSB forventede på leasingtidspunktet, at Desiro-togene skulle betjene banen indtil udgangen af 2004, hvor de ville blive afløst af nyindkøbte IC2-tog.

Der var i udgangspunktet kun planlagt indsat 10 Desiro-togsæt på Svendborgbanen fordelt på 2001 og 2002. En betydelig kundekritik i 2001 af pladsforholdene betød bl.a., at DSB besluttede at udstyre togene med færre og mere komfortable sæder, hvorved behovet for nye togsæt blev øget til 12. Der blev herudover foretaget andre modifikationer af standardmodellen, bl.a. indsættelse af en større motor for at kunne imødekomme kravene til acceleration.

16. De IC2-tog, der skal afløse Desiro-togene, vil tilføre Svendborgbanen et kvalitetsløft, da de har hurtigere acceleration, højere tophastighed og bedre komfort.

De nye IC2-tog vil endvidere leve op til de på bestillingstidspunktet strengeste EU-miljøkrav – den såkaldte Euro3-norm, mens de nuværende Desiro-tog overholder Euro2-normen. De tidligere MR-tog levede ikke op til disse normer. DSB har endvidere stillet krav om, at IC2-togene ikke må indeholde stoffer, der er opført på Miljøstyrelsens liste over henholdsvis uønskede og forbudte stoffer. Hvis uønskede stoffer ikke kan undgås, forlanger DSB dokumentation for, hvordan de håndteres i driftsfasen og ved skrotning.

17. Undersøgelsen viste, at de tog, der blev leaset, indtil IC2-togene kan sættes i drift, opfyldte gældende miljønormer på leasingtidspunktet. Endvidere sikrer DSB's krav til IC2-togene, at der anskaffes miljøvenlige tog til Svendborgbanen.

Forøgelse af togfrekvensen

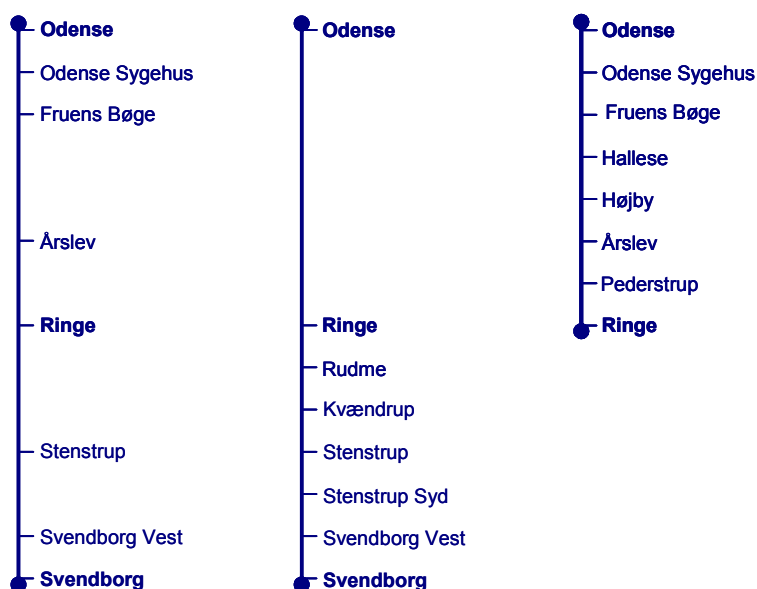
18. Den politiske aftale indeholdt et formål om at tilstræbe en generel forøgelse af togfrekvensen. Ved denne driftsforbedring skulle hele strækningen kunne betjenes med 3 tog i timen i myldretiden.

I Akt 88 17/12 2003 om en fordyrelse af anlægsprojektet var målet vedrørende togfrekvensen mindre omfattende

end i den politiske aftale, idet det var anført, at der ved at indsætte flere tog skulle sikres flere afgang på strækningen. Dette har Rigsrevisionen lagt til grund for vurdering af målopfyldelsen.

19. Indtil medio 1999 blev strækningen betjent med ét tog i timen, som stoppede på alle stationer. Umiddelbart efter ibrugtagningen af den opgraderede bane i september 2003 trådte en ny køreplan i kraft, som fra dette tidspunkt har forbedret betjeningen af passagererne. I **figur 1** er vist, hvor mange tog der afgår fra henholdsvis Odense, Svendborg og Ringe pr. time og standsningsmønstrene for disse afgang.

Figur 1. Antal togafgange og standsningsmønstre på Svendborgbanen (pr. time)



Kilde: DSB.

Som det fremgår af figur 1, afgår der nu fra Odense 3 tog i timen. Fra Ringe afgår der ligeledes 3 tog i timen mod Odense og 2 tog i timen mod Svendborg. Endelig afgår der fra Svendborg 2 tog i timen til Odense med forskellige standsningsmønstre. Disse afgang gælder både i og uden for myldretiden.

20. Svendborgbanen er underlagt nogle begrænsninger, som påvirker tilrettelæggelse af køreplanen og derved togfrekvensen.

For det første er banen enkeltsporet. DSB har oplyst, at den nuværende køreplan udnytter banens kapacitet fuldt ud under hensyn til, at alle stationer på strækningen skal betjenes mindst én gang i timen. En yderligere forøgelse af togfrekvensen vil derfor kræve anlæggelse af en dobbeltsporet bane.

For det andet er der på delstrækninger, svarende til 30 % af den samlede strækning, krav om permanente hastighedsbegrænsninger på mellem 60 og 100 km/t. Banedanmark har oplyst, at disse hastighedsbegrænsninger helt overvejende skyldes infrastrukturelle forhold, som ikke umiddelbart kan ændres. Det drejer sig fx om visse af banestrækningens kurver, afstande mellem signaler og afstande mellem de enkelte stationer. Banedanmark har oplyst, at anlægsprojektet alene omfattede forbedringer på den bestående strækning og ikke ændringer af strækningens forløb, herunder udretning af kurver.

21. Undersøgelsen har vist, at togfrekvensen er forøget. Med den nuværende køreplan opfylder DSB de krav om betjening af banen, som er indeholdt i kontrakten med ministeriet.

Nedsættelse af rejsetiden

22. I henhold til den politiske aftale skulle det tilstræbes, at rejsetiden blev reduceret med 40 %. I Akt 13 9/10 2002 var målet om en reduktion af rejsetiden på 40 % bortfaldet, men optræder i anmærkningerne til finanlovene for 2000-2003. I Akt 88 17/12 2003 om en fordyrelse af anlægsprojektet var det om kravene til togfrekvensen anført, at rejsetiden mellem Odense og Svendborg skulle reduceres. Dette har Rigsrevisionen lagt til grund for vurdering af målopfyldelsen.

23. Indtil medio 1999 var rejsetiden mellem Odense og Svendborg ca. 63 minutter. Efter anskaffelsen af de midlertidige togsæt i 2001-2002 og de gennemførte forbedringer af infrastrukturen i 2001-2003 er rejsetiden mellem Odense og Svendborg nu henholdsvis 41 minutter og 42 minutter for de 2 direkte forbindelser. Det svarer til en reduktion af rejsetiden på ca. 34 % for den hurtigste af de 2 forbindelser. DSB forventer, at rejsetiden vil kunne reduceres med

yderligere ét minut, når IC2-togene sættes i drift, så der vil være opnået en samlet reduktion af rejsetiden på ca. 35 %.

24. Undersøgelsen har vist, at opgraderingen af banen indtil nu har medført en nedsættelse af rejsetiden med ca. 1/3. Under hensyn til kravet om en øget togfrequens og at stationerne skal betjenes mindst én gang i timen, er det DSB's vurdering, at rejsetiden er reduceret så meget, som det er muligt på en enkeltsporet bane med de forhold, som i øvrigt kendetegner Svendborgbanen.

C. Opgraderingsprojektets afslutning

25. Leveringen af IC2-togene har været udsat for flere forsinkelser, og på nuværende tidspunkt forventes leveringen af disse tog først påbegyndt i løbet af 2007 og afsluttet i 2008.

26. Ibrugtagningen af det opgraderede baneanlæg, der fandt sted i september 2003, skete på en midlertidig godkendelse fra Trafikstyrelsen, da der havde vist sig at være uforholdsmæssigt mange tekniske fejl. Der udestår endnu enkelte mindre arbejder, godkendelser og færdiggørelse af den tekniske dokumentation, før der kan foreligge en endelig godkendelse af den opgraderede banestrækning.

27. Undersøgelsen viste, at opgraderingsprojektet endnu ikke er helt afsluttet.

IV. Handlingsplan for en forbedret drift

Rigsrevisionens bemærkninger

Handlingsplanen har levet op til sit formål og har bidraget til at nedbringe omfanget af aflysninger og forsinkelser, i forhold til perioden umiddelbart før den blev igangsat. Det er dog vanskeligt at vurdere handlingsplanens effekt endeligt, før udviklingen kan følges over længere tid. Omfanget af forsinkelser ligger dog fortsat på et højere niveau end før ibrugtagningen af det opgraderede anlæg. Det skyldes hovedsageligt, at togfrequensen er blevet øget på Svendborgbanen, som er enkeltsporet, hvilket har gjort togdriften mere følsom over for forsinkelser.

Denne vurdering er baseret på:

- Handlingsplanen er i det væsentlige gennemført. Der resterer stadig 2 aktiviteter, som forventes gennemført medio 2007.
- Handlingsplanen har nedbragt det samlede antal forsinkelser og aflysninger, hvilket har betydet en forbedring for passagerne i forhold til før handlingsplanens implementering.
- Antallet af forsinkelser er dog fortsat højere, end før det opgraderede anlæg blev taget i brug i september 2003. Det skyldes hovedsageligt, at togfrekvensen er blevet øget på Svendborgbanen, som er enkeltsporet, hvilket har gjort togdriften mere følsom over for forsinkelser.
- Der er ikke stillet specifikke krav til Svendborgbanens drift i Banedanmarks resultatkontrakt. Rigsrevisionen finder, at Transport- og Energiministeriet derfor på anden måde bør følge op på handlingsplanens effekt.

A. Formål med handlingsplanen

28. Efter gennemførelsen af opgraderingsprojektet var udviklingen af togtrafikken præget af flere forsinkelser end tidligere. I perioden 2003-2006 ankom i gennemsnit ca. 95,3 % af togene til tiden, mens niveauet herfor lå på ca. 97,8 %, i perioden umiddelbart før opgraderingsprojektet blev igangsat (bilag 1). På den baggrund fremlagde transport- og energiministeren i maj 2005 en handlingsplan, som havde til formål at forbedre driftssituationen til gavn for passagerne. Driftssituationen omfatter omfanget af forsinkelser og aflysninger. Handlingsplanen var rettet mod de forsinkelser og aflysninger, som Banedanmark har ansvar for.

Ministeriet har i den forbindelse oplyst, at handlingsplanen navnlig indeholdt en hensigt om at nedbringe de mange udsving i forsinkelser og aflysninger som følge af fejl i sikringsanlæg.

Rigsrevisionen har imidlertid ved vurdering af handlingsplanen alene taget udgangspunkt i handlingsplanens formål om at nedbringe omfanget af forsinkelser og aflysninger.

29. Det samlede omfang af forsinkelser og aflysninger er som nævnt betinget af det antal forsinkelser og aflysninger, som Banedanmark, DSB og eksterne forhold i alt har forårsaget. Handlingsplanen var alene rettet mod de forsinkelser og aflysninger, som Banedanmark har ansvar for, hvilket i perioden før handlingsplanen udgjorde størstedelen.

30. Transport- og Energiministeriet har oplyst, at togdriften på den enkeltsporede bane er blevet mere følsom over for forsinkelser, efter at togfrekvensen på strækningen er blevet øget. Endvidere har Banedanmark oplyst, at det på Svendborgbanen kan være nødvendigt at aflyse tog med det formål at indhente forsinkelser. Der er således en vis sammenhæng mellem omfanget af forsinkelser og aflysninger.

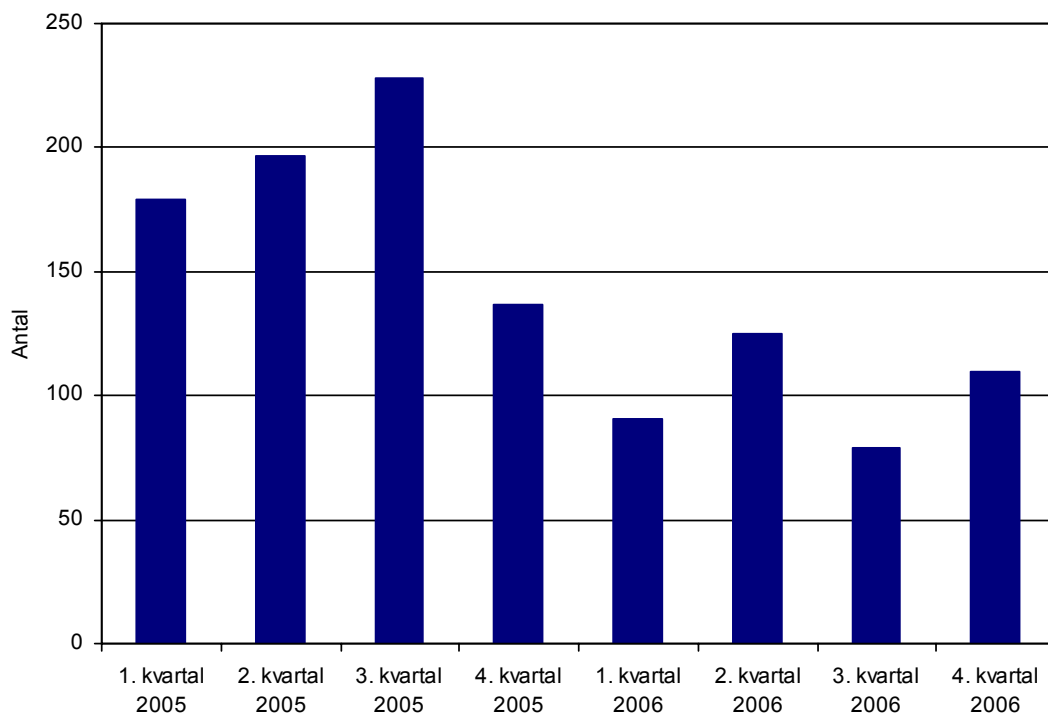
31. Handlingsplanen, som var udarbejdet af Banedanmark, indeholdt 9 aktiviteter, som primært fokuserede på at nedbringe fejl i de sikringstekniske anlæg på banestrækningen, hvilket var identificeret til at være den væsentligste årsag til forsinkelser og aflysninger. Banedanmark har oplyst, at implementeringen af handlingsplanen endnu ikke er afsluttet. Der resterer 2 aktiviteter, som forventes endeligt afsluttet medio 2007.

B. Resultat af handlingsplanen

32. Handlingsplanen er som nævnt endnu ikke fuldt implementeret. Banedanmark har oplyst, at den senest gennemførte aktivitet blev afsluttet i juli 2006, og at de resterende 2 aktiviteter kun vil have en begrænset betydning for omfanget af forsinkelser. Derfor kan en eventuel effekt af handlingsplanen observeres fra og med 3. kvartal 2006.

33. I **figur 2** er angivet det samlede antal forsinkede og aflyste tog på strækningen i perioden 2005-2006, som Banedanmark har haft ansvar for.

Figur 2. Forsinkede og aflyste tog på Svendborgbanen, som Banedanmark har haft ansvar for



Kilde: Banedanmark.

Det ses af figuren, at antallet af forsinkede og aflyste tog, som skyldes Banedanmark, er faldet efter implementeringen af handlingsplanen, dvs. i 3. og 4. kvartal 2006, i forhold til før handlingsplanen, dvs. i 2. kvartal 2005. Det er dog vanskeligt at vurdere resultatet af handlingsplanen endeligt, før udviklingen kan følges over en længere periode.

34. Banedanmarks resultatkontrakt med Transport- og Energiministeriet for 2006-2007 omfatter et krav om, at omfanget af forsinkelser på Svendborgbanen skal leve op til den generelle målsætning i kontrakten for, hvad omfanget af forsinkelser maksimalt må være på fjernbanen. Der er imidlertid ikke stillet specifikke krav til Svendborgbanens drift som opfølgning på handlingsplanen. Rigsrevisionen finder, at Transport- og Energiministeriet derfor på anden måde bør følge op på intentionerne i handlingsplanen.

C. Handlingsplanens betydning for det samlede antal forsinkelser og aflysninger

35. Det samlede omfang af forsinkelser og aflysninger er som nævnt betinget af det antal forsinkelser og aflysninger, som Banedanmark, DSB og eksterne forhold i alt har forårsaget.

Opgørelser viser, at niveauet for forsinkelser og aflysninger under ét, som kan tilskrives DSB og eksterne forhold, er nogenlunde uændret, fra umiddelbart før handlingsplanen blev iværksat til efter dens afslutning (bilag 2). Det betyder, at de forbedringer, som handlingsplanen isoleret set har medført, har bidraget til, at det samlede antal forsinkelser og aflysninger på Svendborgbanen er blevet nedbragt, i forhold til perioden umiddelbart før handlingsplanen blev igangsat. Det er dog vanskeligt at vurdere, om effekten af handlingsplanen kan fastholdes over en længere periode.

36. Omfanget af forsinkelser på Svendborgbanen er dog fortsat på et højere niveau, end før det opgraderede anlæg blev taget i brug i september 2003. Det skyldes hovedsageligt, at togfrekvensen er blevet øget på Svendborgbanen, som er enkeltsporet, hvilket har gjort togdriften mere følsom over for forsinkelser.

V. Anvendelsen af bevillingerne til opgraderingen

Rigsrevisionens bemærkninger

Totaludgiften til anlægsprojektet er afholdt i overensstemmelse med aktstykker og finanslove.

Denne vurdering er baseret på:

- Bevillinger og bevillingsforudsætninger i aktstykker og finanslove var overholdt.
- Regnskabet for anlægsprojektet på tidspunktet for Rigsrevisionens revision var samlet set rigtigt.

37. I den politiske aftale var der for 1999-2001 afsat i alt 168 mio. kr. til opgradering af Svendborgbanens infrastruktur (anlægsprojektet). Det er dog Rigsrevisionens opfattelse, at det er bevillingerne til projektet i de årlige finanslove og aktstykkeansøgninger til Finansudvalget, der bør lægges til grund ved vurderingen af totaludgiften til anlægsprojektet.

38. Undersøgelsen viste, at midlerne til gennemførelsen af anlægsprojektet blev udmøntet dels ved Akt 232 24/6 1999, dels på finanslovene for 2000 og 2001, så de samlede bevillinger udgjorde 176,1 mio. kr.

En fordyrelse af sikringsanlægget og en udvidelse af projektet med forbedret fejlovervågning i overkørsler medførte, at der ved Akt 88 17/12 2003 blev bevilget yderligere 20 mio. kr. til projektet. Med yderligere indeksreguleringer udgjorde de samlede anlægsbevillinger på finansloven for 2004 herefter 201,3 mio. kr. En specifikation af bevillingerne er vist i bilag 3.

39. De samlede udgifter til projektet udgjorde med udgangen af november 2006 201,6 mio. kr., og merforbruget i forhold til de i alt bevilgede 201,3 mio. kr. udgør således 0,3 mio. kr.

Banedanmark har i 2006 budgetteret med merudgifter på projektet på 1,3 mio. kr., der dækkes af realiserede besparelser på andre anlægsprojekter. Ministeriet har adgang til at anvende realiserede besparelser på anlægsprojekter på konto 28.63.02. Banedanmark (anlægsbevilling) til finansiering af merudgift på andre anlægsprojekter. Rigsrevisionens undersøgelse viste, at Banedanmarks akkumulerede besparelser på anlægsprojekter kan dække budgetterede merudgifter på anlægsprojektet vedrørende Svendborgbanen.

Som led i undersøgelsen foretog Rigsrevisionen en revision af Banedanmarks regnskab for anlægsprojektet. Der er udarbejdet en særskilt rapport herom, som er sendt til Banedanmark. Det fremgår heraf, at det er Rigsrevisionens vurdering, at regnskabet for anlægsprojektet på tidspunktet for Rigsrevisionens revision samlet set var rigtigt, og at bevillinger og bevillingsforudsætninger var overholdt.

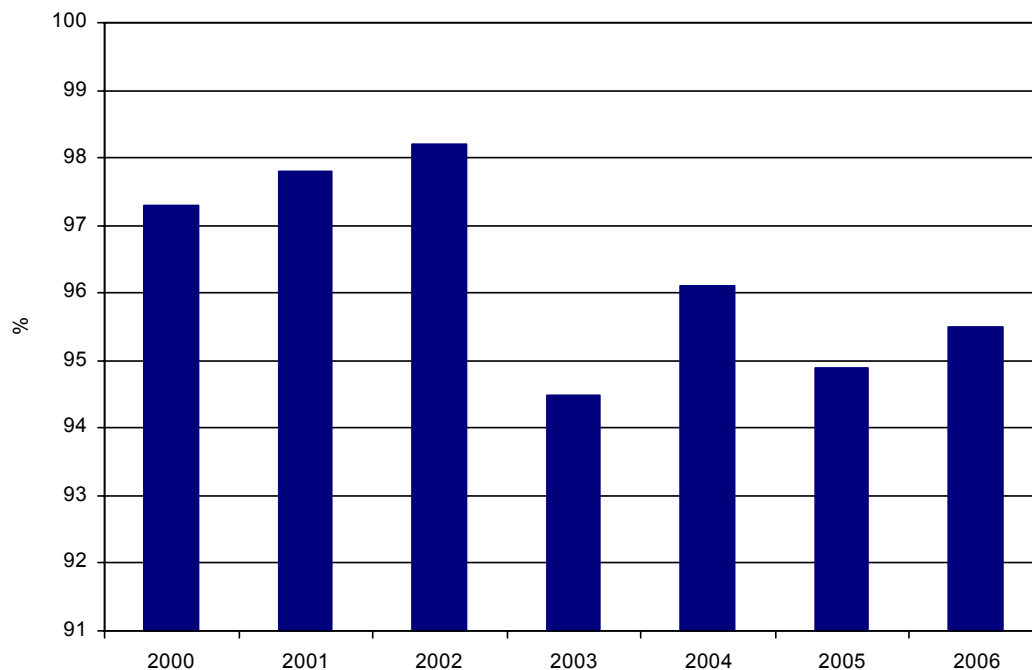
Rigsrevisionen, den 21. marts 2007

Henrik Otbo

/Michael Seedorff
fg.

Bilag 1

Andel af tog til tiden på Svendborgbanen



Note: Figuren viser, hvor stor del af den afviklede togtrafik der ankommer til tiden. Indtil 2005 blev et tog, som ankom 6 minutter eller senere i forhold til køreplanen, regnet som forsinket. I DSB's kontrakt med Transport- og Energiministeriet for 2005-2014 er der gennemført en opstramning, så tog, der ankommer 5 minutter eller senere i forhold til køreplanen, bliver opgjort som forsinkede. For at kunne sammenligne udviklingen over tid er ovenstående figur baseret på opgørelsesmetoden indtil 2005.

Kilde: DSB's opgørelse.

Bilag 2**Forsinkelser og aflysninger på Svendborgbanen, som er forårsaget af henholdsvis DSB og eksterne forhold**

	DSB	Eksterne forhold
	---- Antal ----	
1. kvartal 2005	305	119
2. kvartal 2005	225	90
3. kvartal 2005	305	63
4. kvartal 2005	329	24
1. kvartal 2006	283	58
2. kvartal 2006	328	91
3. kvartal 2006	335	52
4. kvartal 2006	316	94

Kilde: Banedanmark.

Bilag 3**Bevillinger og forbrug til anlægsprojektet**

	Mio. kr.
Akt 232 24/6 1999	29,5
Finansloven for 2000	79,0
Finansloven for 2001	64,0
Pris- og lønregulering	3,6
Merbevilling, Akt 88 17/12 2003 ¹⁾	20,0
Indeksreguleringer 2001-2004	5,2
Bevillinger i alt (ultimo 2004)	201,3
Forbrug (ultimo november 2006).....	201,6
Merforbrug	0,3
¹⁾ Fordyrelse af sikringsanlægget og udvidelse af projektet med forbedret fejløverbågning i overkørsler.	