

Udvidet notat til statsrevisorerne om IC4-tog

Indledning

1. Statsrevisorerne bad på deres møde den 20. oktober 2004 Rigsrevisionen om i et statusnotat at redegøre for DSB's kontrakt om levering af IC4-tog, tidshorizonten for leverede tog, budgetterede og afholdte udgifter samt den samlede finansiering.

Statsrevisorerne har i anmodningen konkret bedt Rigsrevisionen undersøge, om

- kontrakten med ændringer er udarbejdet i overensstemmelse med betingelserne for givne tilladelser
- DSB får økonomisk kompensation ved de allerede nu konstaterede leveringsforsinkelser
- de afledte udgifter indgår i Akt 113 6/12 2000 eller andre aktstykker, og hvordan optræder disse i regnskabet.

2. Undersøgelsen bygger på gennemgang af lovmateriale, kontrakt om levering af IC4-tog med senere ændringer, regnskaber (projektregnskab), DSB's eksterne eksperters juridiske vurderinger af kontrakten, diverse notater udarbejdet af DSB, DSB's bestyrelse og Det Norske Veritas samt brevveksling med DSB. Rigsrevisionen har endvidere afholdt møder med DSB.

3. Undersøgelsen omhandler IC4-projektet, og DSB's øvrige virksomhed vil ikke blive inddraget i undersøgelsen.

4. Notatet har i udkast været forelagt Trafikministeriet og DSB. Ministeriets og DSB's bemærkninger til udkastet er i videst muligt omfang indarbejdet i notatet.

Baggrund

5. DSB er en selvstændig offentlig virksomhed, der blev oprettet ved lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S (lov nr. 485 af 1. juli 1998). DSB aflægger regnskab efter årsregnskabsloven, og virksomheden har låneadgang. Investeringer over 100 mio. kr. i forbindelse med anskaffelse af togmateriel o.l. til brug i den trafik, der udføres som offentlig service i Danmark, skal forelægges Finansudvalget. Låneadgangen indebærer, at DSB's investeringer kan lånefinansieres, og at materielanskaffelser alene indregnes i forudsætningerne for kontraktbetalingerne fra staten til DSB med årets afskrivning og forrentning.

6. Der blev den 26. november 1999 indgået en 5-årig politisk rammeaftale for jernbaneområdet. Rammeaftalen blev udmøntet i en 5-årig trafikkontrakt af 20. december 1999, som bl.a. gav DSB mulighed for at indkøbe nyt materiel til fjerntrafikken mellem København og Århus/Ålborg.

Finansudvalget tilsluttede sig ved Akt 113, at DSB havde tilladelse til at indgå kontrakt om levering af 90-100 dieseltogsæt af en ny type til maksimalt 4.980 mio. kr. (2000-prisniveau) som led i udmøntningen af rammeaftalen. Beløbet er inkl. moms og indbygning af sikkerhedssystemet ATC. Tilladelse til at indgå kontrakt om levering af dieseltogsættene blev givet på baggrund af oplysninger i Akt 113.

7. I aktstykket oplyses det bl.a., at dieseltogsættene formentlig vil blive 4-vogns togsæt med ca. 200 siddepladser og et komfortniveau svarende til IC3. For at prioritere god tilgængelighed for personer med nedsat funktionsevne skulle dieseltogsættene udrustes med lavgulvssektion, som skal gøre det muligt at skabe niveaufri adgang til toget fra forskellige perronhøjder ved hjælp af ramper.

8. Det fremgår af Akt 113, at kontrakten med leverandøren af de nye dieseltogsæt opbygges, så leverandøren får ansvar for opfyldelse af materiellets funktionskrav, tekniske krav og normer samt LCC ("Life Cycle Cost"), dvs. en samlet opgørelse af anskaffelses- og driftsomkostninger. Ansvarsfordelingen vedrørende materiellet indebærer bl.a., at leverandøren er ansvarlig for, at togsættene er testet, afprøvet og godkendt i Danmark.

9. Det fremgår endvidere af Akt 113, at indkøbet af IC4-togsættene forventes finansieret ved låneoptagelse, og at DSB kan etablere lån til finansiering af 6 Øresundstogsæt, 90-100 dieseltogsæt af en ny type samt afledte investeringer i værksteds- og klargøringsfaciliteter mv. i forbindelse med dieseltogsættene. Samlet var der tale om en projektlåneramme på 5.600 mio. kr. Heraf udgør IC4-togene maksimalt 4.980 mio. kr. Staten garanterer for DSB's forpligtelser i forbindelse med optagelse af lån for maksimalt 5.600 mio. kr. til finansiering af disse investeringer.

Finansiering af de ovenfor nævnte investeringer forventes tilvejebragt ved optagelse af lån på de internationale kapitalmarkeder, herunder bl.a. fra Den Europæiske Investeringsbank. Lånene optages i takt med, at finansieringsbehovet for de enkelte investeringer opstår.

DSB's finansielle transaktioner, inkl. låneoptagelsen med statsgaranti, sker inden for rammerne af den til enhver tid gældende aftale mellem Finansministeriet og Nationalbanken om retningslinjerne for statsgaranterede enheders låneoptagelse.

Er IC4-kontrakten med ændringer udarbejdet i overensstemmelse med betingelser for givne tilladelser?

DSB's kontrakt med AnsaldoBreda med senere ændringer

10. Det fremgår af trafikministerens redegørelse til Trafikudvalget den 5. december 2000 forud for aktstykkets behandling og indgåelse af kontrakt, at DSB har sikret sig, at den leverandør, der vinder licitationen, også kan løfte opgaven. Indkøbet af IC4-togene er sket efter et EU-udbud med en forudgående prækvalifikationsrunde.

DSB har oplyst, at de prækvalificerede leverandører afgav tilbud, baseret på DSB's udbudsmateriale, hvorefter kontrakt og leverance blev forhandlet på plads. I dette forløb vurderede DSB tilbudsgiverne i forhold til de valgte kriterier. Disse var navnlig:

- ☒ Generel kontraktlig vurdering, tekniske forbehold og kvalifikationer.
- ☒ Teknisk evaluering, der omfattede brug af standardkomponenter, togsættets konstruktion, miljøbelastning mv.
- ☒ Erfaring mv., herunder underleverandørers.

Ved anvendelsen af disse kriterier vurderede DSB, at AnsaldoBredas tilbud var det økonomisk mest fordelagtige.

11. DSB indgik den 11. december 2000 en kontrakt med AnsaldoBreda. Kontrakten omfatter levering af 83 dieseltogsæt til et beløb, der er mindre end det angivne beløb i Akt 113, samt option på bestilling af yderligere 67 togsæt. Kontrakten er en fastpriskontrakt, og kontraktbetalingerne kan derfor kun ændres, hvis der foretages ændringer i henhold til kontrakten, fx hvis DSB bestiller ændringer af togsættene ud over det fastlagte i kontrakten. Kontrakten skal betales i danske kroner. Kontraktbetalingen til AnsaldoBreda faktureres i takt med, at forskellige milepæle nås i produktionsprocessen.

12. DSB og AnsaldoBreda indgik i december 2002 et tillæg til kontrakten i form af en Settlement Agreement ved anvendelse af kontraktens ændringsprocedure. Ændringerne af togsættene var få og omfattede primært ændringer vedrørende servicemoduler i DSB's 1. klassekoncept, ændring af pantryindretning, kameraovervågning af indstigningsdøre samt styring af udskydeligt trin ved indstigningsdøre. Samtidig blev leveringsplanen for IC4-togene ændret.

Prisen for ændringerne udgjorde et mindre beløb, som kunne indeholdes i det beløb, der blev givet tilsagn om ved Akt 113.

13. Det fremgår af regnskabet, at DSB har betalt ca. 1,5 mia. kr. ultimo september 2004 til AnsaldoBreda. Beløbet er faktureret i henhold til kontrakten, dvs. i takt med, at forskellige milepæle er nået i produktionsprocessen.

14. Rigsrevisionen har gennemgået DSB's kontrakt med AnsaldoBreda, Settlement Agreement af december 2002 og sammenholdt disse med oplysningerne i Akt 113.

Jeg finder på baggrund af Rigsrevisionens gennemgang, at prisen og betingelserne i kontrakten med ændringer er udarbejdet i overensstemmelse med betingelserne for givne tilladelser.

Får DSB økonomisk kompensation ved de allerede nu konstaterede leveringsforsinkelser?

Forsinkelse af levering af IC4-tog

15. I henhold til kontrakten mellem DSB og AnsaldoBreda kan DSB kræve bod og erstatninger af AnsaldoBreda, hvis leveringsplanen ikke overholdes.

Det fremgår af kontrakten, at det første togsæt skulle have været klar til foreløbig overtagelse den 15. april 2003. Med denne leveringsplan forventede DSB at kunne indsætte IC4-tog i køreplanen 2003/2004.

16. Leveringsplanen blev ændret, da DSB i december 2002 indgik tillægget til kontrakten i form af en Settlement Agreement, som nu er den kontraktlige gældende leveringsplan. Ved dette tillæg blev leveringen af det første togsæt til foreløbig overtagelse udskudt med 3½ måned til den 31. juli 2003. Leveringsdatoen for det sidste togsæt blev fastholdt.

Med denne leveringsplan forventede DSB fortsat at kunne indsætte IC4-tog i køreplanen 2003/2004.

17. I juli 2004 udarbejdede AnsaldoBreda en ny leveringsplan. I forhold til leveringsplanen fra december 2002 bliver leveringen af de første togsæt forsinket med 2 år.

Den ændrede leveringsplan betyder, at DSB forventer at kunne indsætte de første tog i køreplanen ved årsskiftet 2005/2006.

18. DSB har oplyst, at DSB ikke formelt har accepteret den foreslåede leveringsplan fra juli 2004, hvilket betyder, at det fortsat er leveringsplanen fra december 2002, der er den kontraktlige gældende. DSB har i sine skriftlige bemærkninger til leveringsplanen over for AnsaldoBreda præciseret, at DSB finder udskydelserne af leveringsplanen uacceptable, og at DSB vil fastholde sine kontraktmæssige rettigheder over for AnsaldoBreda i forbindelse med udskydelserne.

19. For at undgå at eventuelle juridiske uoverensstemmelser mellem AnsaldoBreda og DSB skal påvirke produktionsprocessen, har DSB i praksis valgt at opdele sin indsats over for AnsaldoBreda i 2 dele: en juridisk del og en produktionsteknisk del. I den juridiske del fokuseres på DSB's retsstilling over for leverandøren i forbindelse med leveringsforsinkelsen. I den produktionstekniske del søger DSB at fremme leveringen af IC4-togsættene for at sikre, at leverandøren fastholdes på den senest udarbejdede leveringsplan, og at togene bliver leveret i den ønskede kvalitet.

20. Trafikministeren har i et samråd i Trafikudvalget den 1. oktober 2004 oplyst, at DSB har indrettet sig på den nye leveringsplan, og at DSB vurderer tidsplanen som realistisk, men at det ikke fuldstændig kan udelukkes, at den vil skulle revideres. Sandsynligheden for, at det sker, blev dog af DSB vurderet til at være begrænset.

21. DSB indgik primo 2004 en aftale med Det Norske Veritas om at gennemføre en risikovurdering af tidsplanen for IC4-projektet. Det Norske Veritas vurderede i marts 2004, at tidsplanen indtil videre var skredet med 2 år. Den reviderede tidsplan fra AnsaldoBreda svarer til Det Norske Veritas' forudsigelser.

DSB har oplyst, at DSB har aftalt med Det Norske Veritas, at Det Norske Veritas skal udarbejde en ny kortlægning af projektets risikobillede samt den hertil knyttede analyse af forsinkelsesrisici.

22. Trafikministeren er løbende blevet holdt orienteret om fremdriften i IC4-projektet. Dette er sket via breve og ved de kvartalsvise møder mellem trafikministeren og DSB's bestyrelsesformand.

DSB har oplyst, at DSB den 19. oktober 2004 gav en udvidet mundtlig orientering om IC4-projektet til trafikministeren og de trafikpolitiske ordførere.

23. Det er DSB's opfattelse, at de væsentligste årsager til forsinkelserne i projektet, der har akkumuleret sig siden projektstart, centrerer sig om en række forhold vedrørende leverandørens planlægning af leverancen.

24. Jeg kan konstatere, at til trods for, at DSB i udbudsprocessen har søgt at sikre, at den valgte leverandør kunne løfte opgaven, har det ikke været muligt at undgå forsinkelser i leveringen af IC4-tog.

Mulige erstatninger som følge af forsinkelse af IC4-tog

25. Overskridelse af leveringstidsfrister giver i henhold til kontrakten DSB mulighed for at opkræve bod hos AnsaldoBreda. Hvis overskridelserne af tidsfristerne er væsentlige, har DSB endvidere mulighed for at hæve kontrakten og kræve erstatning af AnsaldoBreda. Derudover skal AnsaldoBreda betale renter af de ydede forudbetalinger for de forsinkede togsæt i hele forsinkelsesperioden.

26. DSB har som følge af den af AnsaldoBreda varslede forsinkelse med levering af togsættene i maj 2003 varslet AnsaldoBreda om, at forsinket leverance vil udløse et bodskrav. I maj 2004 fakturerede DSB AnsaldoBreda dagbøder for 3 forsinkede ydelser, idet bodskravet for disse ydelser kunne opgøres ved leveringen.

AnsaldoBreda har ikke betalt disse bøder, idet de er uenige i, at bødekravene kan faktureres nu. Samtidig mener AnsaldoBreda, at de ikke har det fulde ansvar for forsinkelsen, idet dele af forsinkelsen ifølge AnsaldoBreda skyldes udført merarbejde eller force majeure. DSB har oplyst, at de dog fastholder AnsaldoBreda på kontraktens juridiske bestemmelser også for vidt angår muligheden for at pålægge dagbøder.

27. Ud over de ovennævnte dagbøder er det også muligt at få erstatning for de direkte og indirekte tab, som DSB muligvis påføres som følge af forsinkelsen.

DSB har oplyst, at spørgsmålet om erstatning endnu ikke har været aktualiseret, og at trafikministeren og Folketinget derfor ikke er orienteret om dette forhold.

28. AnsaldoBreda har forud for DSB's forudbetalinger stillet en fuld forudbetalingsgaranti som en anfordringsgaranti. Ved en anfordringsgaranti stiller sælgeren en garanti på et aftalt beløb. Køberen har herefter mulighed for at hæve på denne garanti, hvis sælgeren ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til aftalen. DSB har ikke gjort brug af anfordringsgarantien, men derimod af bodskrav.

29. DSB har fået foretaget en juridisk vurdering af et advokatfirma af sin retsstilling i henhold til kontrakten. Det fremgår af denne vurdering, at DSB har en stærk kontrakt med AnsaldoBreda. Vurderingen baserer sig bl.a. på, at selve kontrakten danner et solidt juridisk grundlag for bedømmelsen af leverandørens ydelser og opgaver, forsinkelse, dagbøder, hæveadgang samt erstatning.

Konsekvenser af forsinkelser

30. Det er en konsekvens af forsinkelsen, at den planlagte udskiftning af togmateriel ikke kan finde sted så hurtigt som ventet. Forsinkelsen vil derudover påvirke planlagte forbedringer af køreplanen i 2006. Forbedringen af køreplanen i 2006 afhænger af IC4-togene, og derfor vil de fleste forbedringer af køreplanen først kunne gennemføres i løbet af 2007.

Forsinkelsen af IC4-togene påvirker ligeledes leveringen af IC2-togene. IC2-togene bliver også produceret af AnsaldoBreda og er 2-vogns togsæt beregnet til kørsel i nærtrafikken på Fyn og i Jylland. Årsagen til forsinkelsen er, at hovedparten af løsningerne i IC4-togene genanvendes i IC2-togene.

I januar 2005 fremgik det af pressen, at leveringen af IC4-togene formentlig vil blive yderligere forsinket. Rigsrevisionen bad Trafikministeriet om at forholde sig til muligheden af en eventuel forsinkelse og dermed udskydelse af køreplansudvidelserne. Trafikministeriet svarede, at det har anmodet DSB om en aktuel status, og at ministeriet, indtil denne er modtaget, henholder sig til, at køreplansudvidelserne sker primo 2007.

31. DSB har oplyst, at IC4-projektets forsinkelse i første omgang vil betyde et vist rentetab for DSB på præsterede forskudsbetalinger, da betalingerne indledningsvist oversteg AnsaldoBredas omkostninger. Disse forudsættes imidlertid dækket af leverandøren i henhold til kontrakten, og dette til en væsentlig højere rentesats end DSB's faktiske låneomkostninger. Trafikministeren oplyste i en skriftlig besvarelse til Trafikudvalget af 21. april 2004, at AnsaldoBreda ifølge kontrakten er forpligtet til at yde DSB fuld kompensation for dette tab.

De efterfølgende betalinger i henhold til fastpriskontrakten følger den faktiske fremdrift i projektet og ikke den oprindelige leveringsplan. Leveringsforsinkelsen udskyder derfor finansieringsbehovet, der ultimo 2004 var 1.300 mio. kr. lavere end oprindeligt forventet.

32. Endelig har DSB oplyst, at det forudsættes, at de højere driftsomkostninger ved længere anvendelse af ældre materiel formentlig i al væsentlighed modsvarer den sparede slitage/levetidforkortelse på IC4-togene.

33. Jeg kan konstatere, at AnsaldoBredas levering af de første IC4-tog vil være forsinket mindst 2 år. Som en konsekvens af forsinkelsen vil DSB ikke kunne foretage den forventede udskiftning af togmateriel, ligesom den forventede køreplansforbedring først vil kunne gennemføres i løbet af 2007.

Kontrakten er en fastpriskontrakt, hvor betalingen følger den faktiske fremdrift i projektet. Forsinkelsen vil derfor ikke medføre økonomiske overskridelser i forhold til det anførte beløb i Akt 113, idet det forudsættes, at meromkostningerne til den forlængede opretholdelse af DSB's projektorganisation samt følgeomkostninger hertil vil være beskedne.

34. DSB har ifølge advokatfirmaet et solidt kontraktligt grundlag i forhold til AnsaldoBreda. Jeg kan konstatere, at DSB på baggrund af kontrakten på nuværende tidspunkt har rejst et betydeligt bodskrav mod AnsaldoBreda.

Det er min opfattelse, at krav om bod, erstatninger og hævelse af kontrakten vil afhænge af projektets videre forløb, herunder om den reviderede leveringsplan holder, og om der bliver leveret tog i den bestilte kvalitet.

I sidste instans er uoverensstemmelser mellem DSB og AnsaldoBreda om DSB's mulighed for at hæve kontrakten, kræve erstatning og endelig kræve bod et domstolsanliggende, som i henhold til kontrakten skal afgøres efter dansk ret ved Sø- og Handelsretten i København eller, hvis denne ikke har kompetence, ved Københavns Byret.

Det kan derfor ikke på nuværende tidspunkt vurderes, om DSB får fuld økonomisk kompensation ved de allerede nu konstaterede leveringsforsinkelser.

Indgår de afledte udgifter i Akt 113 eller andre aktstykker, og hvordan optræder de i regnskabet?

Direkte afledte investeringer af IC4-projektet

35. Ved Akt 113 tilsluttede Finansudvalget sig, at DSB i forbindelse med IC4-projektet kan gennemføre afledte investeringer i værksteds- og klargøringsfaciliteter mv. til de nye tog til en anslået værdi af 275 mio. kr. inkl. moms i 2000-priser. Derudover blev det i Akt 113 forudsat, at udmøntningen af rammeaftalen kan ske inden for rammerne af den nuværende infrastruktur, så udmøntningen ikke forudsætter infrastrukturinvesteringer ud over den reinvestering, der indgår i rammeaftalen. Dvs. at investeringer i værksteds- og klargøringsfaciliteter mv. var de eneste afledte investeringer af IC4-projektet, der fremgik af Akt 113.

36. Efterfølgende har trafikministeren i en redegørelse af 14. maj 2004 til Finansudvalget og Trafikudvalget oplyst, at der er flere nødvendige investeringer afledt af IC4-togsættene, idet der skal foretages visse sikringstekniske ændringer (signalforhold). I redegørelsen vurderede trafikministeren, at der ikke var bevillingsmæssig hjemmel til at foretage infrastrukturtilpasninger, der ligger ud over de nuværende økonomiske rammer

37. Det fremgår af redegørelsen, at DSB og Banedanmark forud for aktstykket havde vurderet, at indsættelse af IC4-togene ville udløse en omkostning på 18-32 mio. kr. til mindre justeringer af infrastrukturen i form af investeringer i signalforhold, men at denne vurdering ikke var tilgået trafikministeren.

Trafikministeren har efterfølgende oplyst til Finansudvalget den 27. maj 2004, at DSB oplyser, at parterne på det tidspunkt, hvor aktstykket blev udarbejdet, var af den opfattelse, at givet der var følgeinvesteringer i infrastrukturen, ville omkostningen være meget begrænset set i forhold til investeringens samlede omfang. Endvidere oplyser trafikministeren, at DSB medgiver, at aktstykket burde have været formuleret, så det fremgik, at udmøntningen af materielanskaffelsen ikke ville forudsætte væsentlige infrastrukturinvesteringer ud over den reinvestering, der fremgik af rammeaftalen.

38. Jeg er enig i den vurdering, som trafikministeren giver i redegørelsen til Trafikudvalget af 14. maj 2004, om at der ikke var bevillingsmæssig hjemmel til at foretage infrastrukturtilpasninger, der ligger ud over de nuværende økonomiske rammer.

Jeg er endvidere enig i, at det burde have fremgået af Akt 113, at anskaffelsen af togsættene ville udløse en omkostning på ca. 18-32 mio. kr. til investeringer i signalforhold, som ville blive afholdt ved omprioriteringer

inden for de eksisterende bevillinger.

39. Det samlede forbrug i september 2004 til afledte investeringer i værksteds- og klargøringsfaciliteter mv. var opgjort til 175,6 mio. kr. (inkl. moms) til et IC4-værksted i Århus, som er taget i brug. Desuden er der sket en udvidelse af klargøringscenter Kastrup med beløb ultimo september 2004 på 126,6 mio. kr. (inkl. moms). Der er nu forbrugt 302,6 mio. kr. (inkl. moms), og DSB har oplyst, at dette beløb omfatter alle de investeringsomkostninger i DSB, der er direkte afledt af IC4-togsættene.

På Akt 113 blev der givet tilslutning til investeringer til en anslået værdi af 275 mio. kr. (inkl. moms) i 2000-priser, og det forbrugte beløb på 302,2 mio. kr. (inkl. moms) er dermed i overensstemmelse med det anslåede beløb tillagt generelle prisstigninger.

Relevante afledte investeringer af IC4-projektet

40. Der har både fra politisk side og i pressen været stillet spørgsmål til, om alle afledte investeringer som følge af indkøbet af IC4-tog har været medtaget i givne tilladelser. Det har bl.a. været drøftet, om perronhøjde og -længde passer til de nye IC4-tog.

Trafikministeren fremsendte den 14. maj 2004 foranlediget af presseomtale en redegørelse om perronforlængelser og perronhøjder i forbindelse med indsættelse af DSB's IC4-materiel til Finansudvalget og Trafikudvalget.

Det fremgår af redegørelsen, at der i Danmark er perronhøjder på mellem 26 og 73 cm samt forskellige andre varianter, som fx på Københavns Hovedbanegård, og at der siden 1979 kun er bygget perroner med en standardhøjde på 55 cm. IC4-togenes lavgulvssektioner har en gulvhøjde på 55 cm, og derfor vil det optimale være en perronhøjde på 55 cm, da der ellers skal anvendes ramper. DSB har oplyst, at de forskellige perronhøjder ikke er et isoleret problem for IC4-tog, men at det også er et problem for eksisterende togmateriel.

Det fremgår af Akt 113, at der på grund af forskellige perronhøjder skal kunne etableres adgang ved hjælp af ramper til lavgulvssektionerne i IC4-togene. Der udestår stadig at ombygge en række perroner med anden højde, førend IC4-togenes lavgulvssektioner kan benyttes optimalt, dvs. uden ramper.

41. Det fremgår tillige af redegørelsen, at Danmark har dispensation til at opretholde perronlængder på 320 m frem for EU-reglernes krav om 400 m lange perroner. Det er dog langt fra alle perroner, der er 320 m lange. Når IC4-togene anvendes i maksimal oprangering, der har en længde på 344 m, vil der være stationer, hvor alle døre i toget ikke kan komme til perron. Dette gælder også nu for IC3-togene og for IR4-togsæt, men antallet af stationer med dette problem vil blive forøget med IC4-togene.

Jeg er enig i den vurdering, som trafikministeren giver i redegørelsen til Trafikudvalget af 14. maj 2004, om at det havde været hensigtsmæssigt, hvis det havde fremgået af Akt 113, at anskaffelsen af IC4-togsættene ville medføre en udvidelse af antallet af stationer, hvor alle døre ikke kunne komme til perron, når DSB's materiel anvendes i maksimal oprangering.

42. Endelig behandler redegørelsen Københavns Hovedbanegård, hvor perronerne er ca. 80 cm høje, og hvor perronerne heller ikke er lange nok til at få alle IC4-togets døre i maksimal oprangering til perron.

43. Jeg finder, at ovennævnte investeringer i ændringer af perroners længde og højde er meget relevante for en optimal anvendelse af IC4-tog, men at de ikke er direkte afledt af indkøbet af IC4-tog. Banedanmark udfører som infrastrukturforvalter moderniseringen af infrastrukturen såsom tilpasning af perronlængde og -højde. Det fremgår af redegørelsen, at prioritering af investeringsopgaver bl.a. sker på baggrund af en dialog med DSB.

44. Jeg finder sammenfattende, at de direkte afledte udgifter af IC4-projektet indgår i Akt 113, bortset fra de nødvendige investeringer i signalforhold til 18-32 mio. kr., som jeg er enig med trafikministeren i burde have fremgået af Akt 113.

Jeg kan konstatere, at der i regnskabet er medtaget udgifter på 302,2 mio. kr. (inkl. moms) til direkte afledte investeringer i værksteds- og klargøringsfaciliteter mv., som dermed er i overensstemmelse med det anslåede beløb i Akt 113.

Da investeringer i tilpasning af perronlængde og -højde ikke er direkte afledt af indkøbet af IC4-tog, er det min opfattelse, at det ville have skabt mere klarhed om forholdene, hvis oplysningerne herom var medtaget i Akt 113. Jeg er derfor enig med trafikministeren i, at det havde været hensigtsmæssigt, hvis problemstillingen om perroners længde i lighed med problemstillingen om perroners højde også havde været nævnt i Akt 113.

Henrik Otbo