
RIGSREVISIONEN



Notat til Statsrevisorerne om
beretning om forbedringer af
Svendborgbanen

Marts
2010

revision
revision

revision

Opfølgning i sagen om forbedringer af Svendborgbanen (beretning nr. 9/06)

26. februar 2010

RN A202/10

I. Indledning

1. Jeg lovede i mit notat til Statsrevisorerne af 1. juni 2007 i henhold til rigsrevisorlovens § 18, stk. 4, om forbedringer af Svendborgbanen, at jeg fortsat ville følge sagen og orientere Statsrevisorerne om udviklingen i Transport- og Energiministeriets (nu Transportministeriet) initiativer. Notatet findes i Endelig betænkning over statsregnskabet for finansåret 2006, s. 134. Jeg ville mere konkret følge op på:

- Trafikstyrelsens godkendelse af opgraderingsprojektet
- status for handlingsplanens effekter
- status for levering af IC2-togene.

2. Rigsrevisionens opfølgning er baseret på brevveksling med Transportministeriet, møde med ministeriets departement og Banedanmark samt gennemgang af materiale, som er tilvejebragt af ministeriet.

II. Trafikstyrelsens godkendelse af opgraderingsprojektet

3. Det opgraderede baneanlæg blev sat i drift i september 2003 på en midlertidig ibrugtagningstilladelse fra Trafikstyrelsen. Der er dog fortsat ikke givet en endelig ibrugtagningstilladelse.

Rigsrevisionen har løbende fulgt udviklingen og har ved henvendelser om sagen til Banedanmark kunnet konstatere, at det forventede tidspunkt for en endelig tilladelse til drift af banen flere gange er blevet udskudt. Den manglende endelige ibrugtagningstilladelse har dog ikke beroet på forhold, som har haft betydning for banens funktionalitet og drift. Senest har Banedanmark oplyst, at Trafikstyrelsen nu forventes at give en endelig ibrugtagningstilladelse den 1. juli 2010.

Trafikstyrelsens fortsatte forlængelse af den midlertidige ibrugtagningstilladelse skyldtes i første omgang mangler i dele af Banedanmarks anlægsdokumentation og forsinket afslutning af enkelte aktiviteter. Banedanmark indsendte i december 2007 ansøgning om en endelig ibrugtagningstilladelse. Trafikstyrelsen udstedte imidlertid ikke denne tilladelse, og den væsentligste begrundelse herfor var, at Banedanmark i ansøgningen havde anlagt en anden vurdering af visse krav til baneoverkørsler end Vejdirektoratet, som indtil udgangen af 2008 varetog ansvaret for vejvndte dele af baneoverkørsler. De generelle drøftelser i 2008 mellem ministeriets departement, Trafikstyrelsen, Vejdirektoratet og Banedanmark førte ikke til en afklaring. I 2009 overgik myndigheden vedrørende jernbaneoverkørsler til Trafikstyrelsen, som umiddelbart herefter besluttede, at Banedanmark skulle forholde sig til de

krav, som Vejdirektoratet tidligere havde stillet. De foranstaltninger, som Banedanmark skulle gennemføre, er imidlertid endnu ikke afsluttet.

4. Banedanmark har oplyst, at andre projekter af samme karakter som Svendborgbanen også har haft lange godkendelsesforløb. Der er dog nu indført strukturerede godkendelsesforløb, som i de konkrete projekter vil fremgå af projekt materialet. Trafikstyrelsen har endvidere udarbejdet en vejledning for ansøgninger om myndighedsgodkendelse på området.

På baggrund af oplysninger fra Banedanmark om forventede godkendelsestider for forskellige projektyper vurderer Rigsrevisionen, at et projekt af samme karakter som Svendborgbanen fremover vil kunne forventes godkendt i løbet af ca. 2 år.

5. Jeg finder det ikke tilfredsstillende, at Banedanmark ikke har opnået en endelig ibrugtagningstilladelse til Svendborgbanen mere end 6 år efter, at opgraderingen af banen blev afsluttet. Jeg vil følge det videre forløb i sagen i den løbende revision af området og orientere Statsrevisorerne herom i den årlige beretning om revisionen af statsregnskabet.

III. Effekten af handlingsplanen for Svendborgbanen

6. Efter opgraderingen af Svendborgbanen var afviklingen af togtrafikken præget af flere forsinkelser end tidligere. Størstedelen af det samlede antal forsinkelser og aflysninger skyldtes fejl i banens sikringsanlæg, hvis drift hører under Banedanmarks ansvarsområde. På den daværende transport- og energiministers foranledning iværksatte Banedanmark i maj 2005 en handlingsplan, der skulle forbedre driftssituationen på Svendborgbanen.

Handlingsplanens aktiviteter blev afsluttet i juli 2006, og Rigsrevisionen kunne i beretningen konstatere, at planen havde bidraget til at nedbringe antallet af forsinkelser og aflysninger i 3. kvartal 2006. De registreringer af forsinkelser og aflysninger, som siden er foretaget, dækker perioden frem til udgangen af 2009. Bortset fra ganske få og kortvarige stigninger er niveauet for forsinkelser og aflysninger for 3. kvartal 2006 fastholdt i hele den undersøgte periode.

7. Jeg finder det tilfredsstillende, at omfanget af forsinkelser og aflysninger på Svendborgbanen igennem en årrække har været fastholdt på et stabilt lavt niveau.

IV. Levering af IC2-togene

8. Det fremgik af beretningen, at der i tilslutning til opgraderingsprojektet skulle anskaffes IC2-tog til at betjene strækningen. Togene ville være miljøvenlige, give øget passagerkomfort og nedbringe rejsetiden ud over den reduktion, der fulgte af opgraderingsprojektet. Leveringen, som også omfatter IC4-tog, har imidlertid endnu ikke fundet sted.

9. I mit notat til Statsrevisorerne af 9. juni 2008 om besvarelse af et supplerende spørgsmål til fortsat notat om DSB's anskaffelse af IC4-tog tilkendegav jeg, at jeg på et passende tidspunkt ville igangsætte en afsluttende undersøgelse af anskaffelsen af IC4-tog. I notatet anførte jeg endvidere, at udviklingen i IC4-sagen kunne få betydning for, hvornår det var muligt og relevant for mig at igangsætte undersøgelsen. Jeg tilkendegav derfor, at jeg ville afgive et tilrettelæggelsesnotat herom, når alle IC4-tog (og dermed også alle IC2-tog) var leveret, eller når kontrakten var ophævet og et eventuelt retsligt efterspil var afsluttet.

V. Afslutning

10. Jeg finder det ikke tilfredsstillende, at Banedanmark ikke har opnået en endelig ibrugtagningstilladelse til Svendborgbanen mere end 6 år efter, at opgraderingen af banen blev afsluttet. Jeg vil følge det videre forløb i sagen i den løbende revision af området og orientere Statsrevisorerne herom i den årlige beretning om revisionen af statsregnskabet.

Jeg finder det tilfredsstillende, at omfanget af forsinkelser og aflysninger på Svendborgbanen igennem en årrække har været fastholdt på et stabilt lavt niveau.

Jeg vil afgive et notat om tilrettelæggelsen af en afsluttende undersøgelse om anskaffelsen af IC4-tog, når alle IC4-tog (og dermed også alle IC2-tog) er leveret, eller når kontrakten er ophævet og et eventuelt retsligt efterspil er afsluttet.

Idet jeg vil følge status på ibrugtagningstilladelsen til Svendborgbanen i den årlige beretning om revisionen af statsregnskabet, betragter jeg hermed sagen som afsluttet.

Henrik Otbo