



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

25. januar 2022
2021-3784

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 25. november 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

Spørgsmål nr. 93:

Vil ministeren – med Rigsrevisionens og Statsrevisorernes beretning om Banedanmarks håndtering af manglen på validatorer (TRU alm. del – bilag 50) – oplyse, hvor store ekstraudgifter skatteyderne samlet set er blevet bebyrdet med som følge af de 15 udskudte og aflyste konkrete projekter som følge af mangel på validatorer siden 2018, dels i form af fordyrelse af anlægsprojekterne og dels i form af afledt tab hos togoperatørerne som følge af aflyst eller uregelmæssig drift og tab af passagerer? Og vil ministeren oplyse, hvilke konsekvenser de 15 udskudte og aflyste projekter har haft for togdriftens generelle omdømme/prestige og for udviklingen i antallet af togpassagerer i Danmark?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålets første del vedrørende ekstraudgifter, som skatteyderne samlet set er blevet bebyrdet med som følge af de 15 udskudte og aflyste konkrete projekter som følge af manglen på validatorer siden 2018 for Banedanmark, DSB og Arriva.

Banedanmark oplyser følgende vedrørende ekstraudgifter i form af fordyrelse af anlægsprojekterne:

”Generelt skal det oplyses, at de fleste af Banedanmarks projekter indeholder en høj kompleksitet, hvor flere faktorer som fx teknisk løsning, kapacitetsmangel mv. kan give anledning til forsinkelse. Dette bevirker, at der ved udskydelser af projekter ikke kan udledes en direkte økonomisk effekt af en specifik udskydelsesårsag, som fx validatormangel.

I nedenstående tabel 1 er oplistet den samlede økonomiske effekt af et givent projekts udskydelse. De 15 projekter er samlet i tabellen med oversigt over den anslåede fordyrelse, som udskydelsen eller



aflysningen af det konkrete projekt har givet anledning til samlet set.

Tabel 1. Estimat af samlede økonomiske effekter ved udskydelser

Projekt	Kategori*	Anslået projektfor- dyrelse, mio. kr.	Anslået øget vedligehold, mio. kr.
Aalborg Station: Hastighedsopgradering, sporfornyelse og forberedelse til elektrificering	2	10 til 15	10
Fredericia-Vejle: Ballastfornyelse	2	0 til 5	1
Holbæk-Kalundborg: Sporfornyelse	2	0 til 2	3
København H-Høje Taastrup: Sporfornyelse	2	0 til 5	3
Roskilde-Holbæk: Immunisering**	1	-85	0
Aarhus-Langå: Hastighedsopgradering og sporfornyelse	2	2 til 4	2
Fredericia Station: Spor- og peronfornyelse	2	0 til 5	2
Langå station: Sporombygning og hastighedsopgradering	2	0	2
Odense-Svendborg: Udrulning af nye signaler	2	0	-
Næstved Station	3	2 til 5	-

*Kategorierne er: 1) Aflysning, 2) Udskydelse og 3) Midlertidige løsninger.

**Det bemærkes, at den manglende immunisering Roskilde-Holbæk ifølge DSB har medført merudgifter for DSB til ekstra materiel. Den opgjorte mindredrift er alene ift. Banedanmarks udgifter.



Der gøres opmærksom på, at listen med de 15 projekter i Rigsrevisionens og Statsrevisorernes beretning om Banedanmarks håndtering af manglen på validatorer oplister samme projekt flere gange, da det enkelte projekt kan være udskudt ad flere omgange.

Udskydelser falder i grove træk i tre kategorier. I ovenstående tabel 1 er hvert enkelt projekt kategoriseret jf. nedenstående:

1. *Aflysning af projekter.* I tilfælde af aflysning af projekter gennemføres projekterne slet ikke – f.eks. i tilfældet med projektet med immunisering af strækningen Roskilde-Holbæk, hvor immunisering ikke fandtes at være den mest hensigtsmæssige løsning. Denne beslutning blev truffet på forligskredsmøde for Signalprogrammet i maj 2020. På trods af omkostninger til undersøgelse og ekstern kvalitets sikring af den mulige løsning med immunisering af strækningen Roskilde-Holbæk er der samlet set et mindreforbrug på ca. 85 mio. kr.
2. *Udskydelse i tid.* Projekter kan ved en forsinkelse eller ved indledende afklaring af f.eks. valideringskapacitet give anledning til en udskydelse i tid, således at projektet gennemføres med samme omfang på et senere tidspunkt.
3. *Anvendelse af midlertidige løsninger.* Der ses ved behov for udskydelse på flere mulige scenarier, hvoraf en mulighed kan være at lave en midlertidig løsning med færre ressourcer. Den endelige løsning udføres efterfølgende. De midlertidige løsninger vælges i høj grad ud fra et ønske om at begrænse den trafikale konsekvens af udskydelsen. Et eksempel herpå er projektet Næstved Station. Den midlertidige løsning giver typisk en mindre meromkostning.”

DSB oplyser følgende vedrørende ekstraudgifter i form af afledt tab hos DSB som følge af aflyst eller uregelmæssig drift og tab af passagerer:

”DSB kan oplyse, at det vil have økonomiske konsekvenser for DSB, hvis et anlægsprojekt ikke gennemføres, eller hvis færdiggørelsen af et projekt udsættes. Det kan være i form af manglende passagerindtægter, øgede udgifter til indsættelse af erstatningstransport eller udbetaling af rejsetidskompensation til kunderne. Det har ikke været muligt at opgøre de økonomiske konsekvenser for DSB, som er forbundet med de 15 udskudte og aflyste projekter.”



Arriva oplyser følgende vedrørende ekstraudgifter i form af afledt tab hos Arriva som følge af aflyst eller uregelmæssig drift og tab af passagerer:

”Når infrastrukturen ikke lever op til forventningerne, giver det Arriva ekstraomkostninger og reducerede billetindtægter. Omkostningerne (ved aflysninger) er til indsættelse af erstatningsbusser eller anden erstatningstransport, og de reducerede billetindtægter er et resultat af, at passagererne falder fra. Mest åbenlyst får Arriva ikke passagerindtægter ved et aflyst tog, og der er desuden den afledte effekt, at passagererne også falder fra, når der indsættes erstatningstransport. Arriva er en privat virksomhed, der ikke kan sende regningen for disse ekstraomkostninger videre til staten og dermed skatteyderne. Udskydelsen af Banedanmarks projekter har derfor ikke kostet skatteyderne noget for afledt tab hos Arriva som følge af aflyst eller uregelmæssig drift og tab af passagerer.”

Jeg har også forelagt spørgsmålets anden del vedrørende de konsekvenser, som de 15 udskudte og aflyste projekter har haft for togdriftens generelle omdømme/prestige og for udviklingen i antallet af togpassagerer i Danmark for Banedanmark.

Banedanmark oplyser følgende:

”Udskydelse af projekter betyder, at en nødvendig fornyelse eller opgradering af jernbanen ikke gennemføres. Dermed er der større risiko for, at infrastrukturen bidrager til forsinkelser af tog. Dette vil i sig selv bidrage negativt til jernbanens omdømme som transportform. Derfor har det haft meget høj prioritet i Banedanmark at håndtere situationen med manglende validatorer. Situationen i 2022 er, at alle valideringsopgaver på nuværende tidspunkt er resourcebesat, og Banedanmark vurderer, at der senest fra andet halvår 2022 vil være en større valideringskapacitet end antal nuværende opgaver.”

Jeg henholder mig til Banedanmark, DSB og Arrivas svar.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht