



**Transportministeriet**

**Transportministeren**

Statsrevisorernes Sekretariat  
Folketinget  
Christiansborg

10. januar 2023

2021-1657

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

## **Statsrevisorernes beretning nr. 5/2022 om brugergevinster ved jernbaneinvesteringer**

Statsrevisorerne har i brev af 14. november 2022 anmodet om en redegørelse for de foranstaltninger og overvejelser, som Rigsrevisionens beretning nr. 5/2022 om brugergevinster ved jernbaneinvesteringer giver anledning til, jf. § 18, stk. 2, i lov om revisionen af statens regnskaber m.m.

### **Indledende bemærkninger**

Det fremgår af Statsrevisorernes bemærkninger til Rigsrevisionens beretning, at Statsrevisorerne finder det utilfredsstillende, at Transportministeriets mål for brugergevinster i aktstykker, anlægslovforslag og finanslove for 14 udvalgte jernbaneprojekter ikke har været tilstrækkeligt klare, og at ministeriet ikke har fulgt op på, om målene er indfriet.

Indledningsvist vil jeg bemærke, at det er yderst vigtigt, at de mange igangsatte investeringer i jernbanen kan mærkes af passagerne, så samfundet hurtigst muligt kan drage fordel heraf.

Jernbanen undergår i disse år en omfattende modernisering i form af bl.a. udrulning af nye digitale signaler, elektrificering med køreledninger af hovedstrækningerne og indkøb af nye el-tog. Når disse projekter er afsluttet, skulle det gerne have mærkbare effekter for passagerene.

Det er i denne sammenhæng vigtigt at følge op på gevinsterne fra de afsluttede projekter for at opnå viden, der kan bruges fremadrettet. Jeg vil derfor kvittere for, at beretningen sætter fokus på en vigtig problemstilling.



Jeg vil nedenfor forholde mig til de tre områder, som Statsrevisorerne fremhæver.

### **Opstilling af mål for brugergevinster**

Jeg noterer mig kritikken af, at der ikke konsistent er opstillet kvantificerbare mål for brugergevinster ved anlægsprojekter på jernbanen i aktstykker, anlægslovforslag og finanslove for de udvalgte projekter, og at DSB ifølge Rigsrevisionen ikke har været inddraget i tilstrækkelig grad til at kvalitetssikre forudsætninger, som er lagt til grund for de oplyste mål.

Transportministeriet bemærker, at ikke alle de af Rigsrevisionen opregnede mål er relevante for alle de undersøgte projekter. Eksempelvis er det ikke relevant at opstille et mål for frekvens (dvs. antal tog i timen) i projektet for fornyelse af kørestrøm mellem Albertslund og Høje Taastrup. Fornyelsen gennemføres for at sikre en stabil drift, men det tilfører ikke nye egenskaber til infrastrukturen, som fx mulighed for at køre flere tog.

Transportministeriet bemærker også, at DSB i løbet af den undersøgte periode er blevet inddraget i et væsentligt større omfang, når Banedanmark eller Transportministeriet har udarbejdet analyser og beslutningsgrundlag. Eksempler herpå er, at DSB deltager i den såkaldte Trafikplangruppe, og at DSB blev inddraget i forbindelse med en række oplæg til køreplaner forud for forhandlingerne om ”Infrastrukturplan 2035”.

Den øgede inddragelse af DSB sker dog med respekt for, at DSB er én af flere operatører på det danske jernbanenet, og med respekt for EU-reguleringen, der skal sikre et frit og åbent jernbanemarked. Der er således grænser for, hvor tæt DSB kan og bør inddrages.

Transportministeriet vil fremadrettet arbejde for en mere konsistent beskrivelse af gevinsterne ved konkrete projekter.

### **Opfølgning på brugergevinster ved afsluttede projekter**

Jeg noterer mig kritikken af, at der ikke er udarbejdet en status for, eller søgt at afdække årsagerne til, at målene for brugergevinster ikke er indfriet.

Transportministeriet har gennem sit løbende tilsyn med jernbanesektoren og dialogen med aktørerne i sektoren et overblik over, hvorfor eventuelle brugergevinster ved et givent jernbaneprojekt



ikke er opfyldt. Der er dog ikke lavet én samlet opsamling for hvert enkelt projekt.

Transportministeriet er enig i, at der kan være fordele ved at have et fast koncept for opfølgning på jernbaneprojekter og har udarbejdet et koncept for opfølgning på afsluttede projekter. Det nye koncept er delt med Rigsrevisionen.

Opfølgningen er forankret i Trafikstyrelsen og vil give viden om effekter på brugergevinsterne af konkrete anlægsprojekter, som vil kunne bruges fremadrettet i nye projekter.

### **Indfrielse af mål for brugergevinster for de otte afsluttede projekter**

Jeg noterer mig kritikken af, at 11 ud af 24 mål for brugergevinster er opgjort af Rigsrevisionen til ikke at være opfyldt. Jeg noterer mig samtidig, at Rigsrevisionen i afsnit 14 i beretningen skriver: *”Der kan være flere årsager til, at en brugergevinst ikke er blevet opnået. Vi har ikke undersøgt, hvilke årsager der kan ligge til grund, hvis brugergevinsterne ikke er blevet opnået, da det er komplekst at afdække sammenhængen mellem årsager og manglende realisering af brugergevinster.”*

Transportministeriet er enig i, at det er en kompleks opgave at afdække årsagssammenhænge på jernbanen, da jernbanen er et sammenhængende netværk, hvilket gør, at effekter, som ikke hidrører fra det enkelte projekt, i høj grad kan påvirke indfrielsen af brugergevinster ved det pågældende projekt.

Transportministeriet har oplyst følgende om årsagerne til manglende indfrielse af brugergevinster for de enkelte projekter:

#### *Ny Bane København– Ringsted*

Den nye jernbane mellem København og Ringsted er endnu ikke færdiggjort i henhold til de oprindelige planer, idet den på nuværende tidspunkt er udrustet med et konventionelt og simpelt signalanlæg. Indtil det nye digitale signalsystem er udrullet på banen betyder dette, at:

- Kapaciteten er på fire tog per time og retning og kan ikke udnyttes fleksibelt.
- Den maksimale hastighed er 180 km/t.



- Tilslutningen mellem den nye jernbane og Lille Syd-banen er ikke ibrugtaget.

Hertil kommer, at infrastrukturen ved Ringsted ikke er færdiggjort, idet der endnu ikke er bygget en niveaufri udfletning, således som det oprindeligt var forudsat. Dette påvirker kapaciteten og rejsetiden i alle retninger. En kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering ved Ringsted indgår nu i "Infrastrukturplan 2035".

I forhold til målet om 8-9 tog i timen København H - Køge N - Ringsted skal Transportministeriet bemærke, at 8-9 tog i timen er en beskrivelse af kapaciteten og ikke et mål for togtrafikken. Tilsvarende er målet "Forbedret frekvens Vestbanen" alene en mulighed. Et øget antal tog forudsætter politisk beslutning herom, og at der findes finansiering hertil, eller alternativt at en togoperatør finder det driftsmæssigt og økonomisk attraktivt af egen kraft.

#### *Dobbeltspor på Nordvestbanen*

Den manglende indfrielse af målet "3 minutter kortere rejsetid for stoptog" skyldes primært, at et øget antal passagerer i stoptogene på strækningen har medført behov for kørsel med seks dobbeltdækkervogne mod fire dobbeltdækkervogne før anlæg af dobbeltsporet. De ekstra vogne har forlænget rejsetiden med ca. 2 minutter. Det er blevet prioriteret at have plads til passagererne frem for at opnå målopfyldelsen på køretiden.

I forhold til målet "4 tog i timen per retning på Nordvestbanen" bemærkes, at dette er et mål for banens kapacitet og ikke et mål for togtrafikken. I 2022 kører der 4 tog i timen per retning i myldretiden.

#### *Dobbeltspor Vamdrup-Vojens*

"Forbedring af kapaciteten" er af Rigsrevisionen operationaliseret til et mål om flere passagertog på strækningen. Rationalet bag udbygningen af denne strækning til dobbeltspor har dog primært været at sikre plads til afvikling af godstrafikken. Med anlæg af dobbeltspor er infrastrukturens kapacitet øget markant.

Den manglede indfrielse af målet "Rettidig afvikling af køreplaner" skyldes primært beslutning om indførelse af grænsekontrol ved Padborg, som har indvirkning på punktligheden, og som slører effekten af selve dobbeltsporet i meget betydelig grad.

#### *Elektrificering Esbjerg-Lunderskov*



Den manglende indfrielse af målet ”Bedre driftsstabilitet” beror blandt andet på, at strækningen stadig bliver befaret med en kombination af dieseltog og elektriske tog. Det fremgår af lovbemærkningerne, at der er tale om effekter, der skabes ”på sigt” i forbindelse med 100 procent elektrisk togdrift på strækningen.

#### *Opgradering Langå-Struer*

Opgørelsen af målet ”4-5 minutters besparelse på rejsetid” viser med Rigsrevisionens metode, at rejsetiden er blevet forværret med 0,2 minutter. Hermed ses der bort fra, at der er sket en forbedring i normalkøreplanen på 5 minutter, hvorfor målet er indfriet.

#### *Sporombygning Kystbanen*

Målene om henholdsvis ”Reduceret risiko for hastighedsnedsættelser” og ”Reduceret risiko for nedsat frekvens” opgøres af Rigsrevisionen begge som ikke indfriet. Målet er dog efter Transportministeriet vurdering indfriet, idet der ikke er indført hastighedsnedsættelser eller lavere frekvens som følge af sporets tilstand. Dette ville det have været øget risiko for, såfremt sporombygningen ikke var gennemført. Rejsetiden på Kystbanen er imidlertid påvirket af mange andre faktorer end sporets tilstand. Justeringerne til køreplanen med hensyn til minuttal og tidsinterval mellem togsystemerne har bl.a. været begrundet i et ønske om en mere robust sporbenyttelse på Helsingør Station.

Med hensyn til frekvensen på Kystbanen, har denne været uændret, og projektet har således ikke påvirket frekvensen negativt. I forbindelse med køreplanlægningen har der været mindre justeringer til trafikeringsperioderne, fx på hvilket tidspunkt Helsingør-toget erstatter Nivå-toget og betjener alle stationer.

#### *Køreledningsanlæg Albertslund – Høje Taastrup (S-tog)*

Banedanmark har opgjort antallet af fejl på strækningen Albertslund-Høje Taastrup og fundet, at antallet af påvirkninger fra kørestrømsanlægget er faldet med ca. 75 procent fra 2016 til 2021. Udskiftningen af køreledningsanlægget har således klart bidraget til at reducere risikoen for forstyrrelser.

### **Afsluttende bemærkninger**

Jernbanen er som nævnt et sammenhængende netværk, hvilket gør det kompliceret at isolere effekterne fra de enkelte jernbaneprojekter på de samlede brugergevinster. Transportministeriet anerkender, at det er særdeles relevant at kunne opgøre effekterne af projekterne for brugerne, som ud over passagerer også omfatter gods-



transporten. Der er imidlertid behov for at fortsætte den faglige dialog om, hvordan dette kan gøres på bedst mulig vis. Transportministeriet vil derfor tage kontakt til arrangørerne af Aalborg Universitets årlige Trafikdage med henblik på at afholde en session, hvor Rigsrevisionen, Transportministeriet og DTU kan holde oplæg med afsæt i beretningen og dens metode efterfulgt af en faglig debat.

En kopi af min redegørelse er sendt til Rigsrevisionen på [rr@rigsrevisionen.dk](mailto:rr@rigsrevisionen.dk).

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Thomas Danielsen".

Thomas Danielsen