



Transportministeriet

MINISTEREN

Dato **07 MAJ 2008**
Dok.id
J. nr. 013-69
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Statsrevisorernes Sekretariat
Christiansborg
1240 København K
ministersvar@ft.dk

Kopi til:

Rigsrevisor Henrik Otbo
Landegreven 4
Postboks 9009
1022 København K

Bestyrelsesformand Anne Birgitte Lundholt
Banedanmark
Amerika Plads 15
2100 København Ø

Svar på Statsrevisorernes bemærkninger til Rigsrevisionens beretning om genopretning af jernbaneinfrastrukturen

Statsrevisoratet har med brev af 25. marts 2008 bedt mig om at redegøre for hvilke overvejelser og foranstaltninger, jeg finder, at Rigsrevisionens beretning 9/2007 om genopretning af jernbaneinfrastrukturen samt Statsrevisorernes bemærkninger hertil måtte give anledning til.

Nedenfor følger min redegørelse herfor, der endvidere er sendt i et eksemplar til rigsrevisor Henrik Otbo.

Formålet med Rigsrevisionens beretning er at vurdere, om både Transportministeriets tilsyn med Banedanmark og Banedanmarks styring er inde i en tilfredsstillende udvikling, der skaber et godt grundlag for at realisere målet om en genopretning af jernbaneinfrastrukturen (jf. Aftale om trafik for 2007).

Jeg vil gerne fremhæve, at jeg finder, at der er tale om en god og valid beretning, der giver et godt grundlag for det videre arbejde med genopretningen af jernbaneinfrastrukturen.

Endvidere har jeg med tilfredshed noteret mig, at det er Rigsrevisionens opfattelse, at både Transportministeriets tilsyn med Banedanmark og Banedanmarks styring er forbedret i forhold til tidligere.

Nedenfor redegør jeg for mine overvejelser for så vidt angår de usikkerhedselementer, der knytter sig til gennemførelsen af genopretningen af jernbaneinfrastrukturen samt det fremtidige tilsyn med Banedanmark.



Gennemførelsen af genopretning af jernbanenettet

I Rigsrevisionens beretning og i Statsrevisorernes bemærkninger hertil fremhæves en række usikkerhedsforhold i forhold til gennemførelsen af genopretningen af jernbaneinfrastrukturen 2007-2014.

Det er vigtigt at skelne mellem de usikkerheder, der altid vil knytte sig til otteårige rammeaftaler om noget så kompliceret som jernbaneinfrastrukturen, og så de mere specifikke usikkerheder, der skyldes behovet for udbygning af Banedanmarks viden og videreudvikling af Banedanmarks organisation.

Generelle betragtninger om behovet for rammeaftaler

I forhold til de førstnævnte usikkerheder er det min opfattelse, at den mest hensigtsmæssige drift af den eksisterende infrastruktur opnås via længerevarende rammeaftaler, der giver mulighed for langtidsplanlægning. Sådanne aftaler er en forudsætning for, at de konkrete projekter kan gennemføres økonomisk mest optimalt og med størst mulig hensyntagen til brugerne af infrastrukturen. Der vil i sagens natur altid knytte sig en række usikkerheder til grundlaget for sådanne aftaler, ligesom det må forventes, at der vil komme afvigelser fra de middelskøn, som lægges til grund for aftalen.

Det indgår derfor som et element i aftalen om genopretningen af jernbanen, at der følges op, således at Folketinget orienteres rettidigt i forhold til behovet for evt. korrigerende tiltag. Således er aftalen indgået på et grundlag, hvor en hensigtsmæssig opfølgning muliggøres. I den forbindelse vil jeg henvise til, at Folketinget løbende modtager en status på gennemførelsen af genopretningen af jernbaneinfrastrukturen, ligesom der i Transportministeriets halvårslige anlægsstatus afrapporteres på gennemførelsen af konkrete anlægs- og fornyelsesprojekter.

Udviklingen af Banedanmarks virksomhed

Ud over de generelle usikkerhedsforhold, der følger af en otteårig rammeaftale, peger Rigsrevisionen på andre usikkerhedsforhold, der kan henføres til behovet for at øge Banedanmarks viden om jernbaneinfrastrukturens tilstand samt behovet for en fortsat professionalisering af Banedanmarks organisation – herunder ikke mindst økonomi- og projektstyringen.

Dette er forhold, der også blev påpeget i forbindelse med trafikaftalen fra 2006. Således fremgår det eksplicit af Banedanmarks beslutningsgrundlag, at Banedanmarks viden om infrastrukturen kan styrkes væsentligt. Siden indgåelsen af trafikaftalen har Banedanmark været i gang hermed, hvilket bl.a. har betydet en genberegning af vedligeholdelsesefterslæbets størrelse. Denne proces vil fortsætte, hvorfor der også fremover må forventes korrektioner til aftalegrundlaget. Der foreligger på nuværende tidspunkt ikke grundlag for at antage, at disse korrektioner ikke skulle kunne holdes inden for den samlede økonomiske ramme til genopretning af jernbaneinfrastrukturen.



Endvidere har Banedanmark i 2006 igangsat en professionalisering af samtlige kerneprocesser i Banedanmark – i starten i samarbejde med en konsulentvirksomhed. Arbejdet er forankret i et selvstændigt strategisekretariat i Banedanmark, og såvel Transportministeriets departement som Finansministeriet deltagere i projektets følgegruppe. Der er således stort fokus på dette projekt. Det indgår som en integreret del af dette projekt at styrke økonomi- og projektstyringen i Banedanmark.

Konkret peger Rigsrevisionen og Statsrevisorerne på, at der er behov for at videreudvikle Banedanmarks Asset Management system. I forhold hertil kan jeg oplyse, at Banedanmark som en del af det ovenfor nævnte professionaliseringsarbejde netop har afsluttet en strategianalyse af virksomhedens fremtidig økonomi-, vedligeholdelses- og projektstyringssystem. Analysen har vist, at der bør ske en integration af Banedanmarks økonomistyringssystem SAP og Banedanmarks Asset Management system. Banedanmark vil gennemføre denne integration frem mod 2010. Jeg forventer at forelægge aktstykket herom for Folketingets Finansudvalg snarest.

I den forbindelse kan jeg oplyse, at der er blevet gennemført en europæisk benchmarking af Banedanmarks Asset Management system i forhold til andre jernbaneinfrastrukturforvaltere, der viste, at Banedanmarks Asset Management system er blandt de mest udviklede i Europa.

Det fremtidige tilsyn med Banedanmark

Som bekendt blev der på baggrund af Rigsrevisionens beretning om 7 sager i Banedanmark indført et skærpet tilsyn med Banedanmark i efteråret 2005. Dette tilsyn var udtryk for, at Banedanmark stod i en kritisk situation.

Imidlertid har Banedanmark nu aflagt to regnskaber uden væsentlige anmærkninger fra Rigsrevisionen og er godt i gang med at opfylde målene i trafikaftalen fra 2006 om en højere kanalregularitet og afvikling af efterslæbet. På den baggrund er det min opfattelse, at Banedanmark ikke længere kan betragtes som en virksomhed i en kritisk situation.

Det er dog min opfattelse, at der altid må føres et mere omfattende tilsyn med en virksomhed af Banedanmarks størrelse og kompleksitet set i forhold til andre institutioner på Transportministeriets område. Jeg er endvidere enig med Rigsrevisionen i, at Transportministeriet fortsat i en periode bør føre et intensivt tilsyn i form af en tæt og målrettet opfølgning på udviklingen i Banedanmark, indtil effekterne af de iværksatte initiativer er slået klarere igennem.

Således vil mit departement fortsat i en periode føre et intensivt tilsyn med Banedanmark i form af en udvidet afrapportering på Banedanmarks resultatkontrakt, den økonomiske udvikling i virksomheden samt en udvidet møderække med Banedanmark. Intensiteten vil løbende blive tilpasset effekten af de igangsatte initiativer.



Afslutning

Side 4/4

Samlet set er det således min opfattelse, at Banedanmark ikke længere er en virksomhed i krise. Der vil dog fortsat være behov for en tæt og målrettet opfølgning på udviklingen i Banedanmark, indtil effekten af de igangsatte og planlagte initiativer vurderes at være slået tilstrækkeligt igennem. I den forbindelse skal der være særligt fokus på forbedringen af Banedanmarks viden om jernbaneinfrastrukturens tilstand samt forbedring af Banedanmarks økonomi- og projektstyring.

Med venlig hilsen

Carina Christensen