

Samrådstale vedr. Signalprogrammets besparelser

Spørgsmål:

Banedanmark har iflg. flere medier angiveligt sparet et milliard stort beløb på det nye signalprojekt, ERTMS. Da der hersker en vis usikkerhed om den angivelige besparelse, bedes ministeren gøre rede for følgende forhold:

- Hvor stor er den angivelige besparelse egentlig?*
- Hvordan er den angivelige besparelse opstået?*
- Hvilke ændringer er der sket i de kontrakter Banedanmark har indgået med leverandørerne af signalerne, og*

som betinger den angivelige besparelse, det være sig nedslag i prisen, rabatter, ændringer i ansvarsfordelingen mellem Banedanmark og leverandørerne mv.?

- Hvilken sikkerhed er der for, at der ikke vil blive brug for hele det oprindelige beløb på ca. 22 mia. kr., inden projektet er afsluttet?

- I fald den angivelige besparelse holder helt frem til signalprojektets afslutning, vil beløbet da blive tilbageført til Infrastrukturfonden, og kan ministeren garantere, at beløbet vil blive øremærket til kollektiv trafik, fx til at fremskynde elektrificeringen?

- Hvornår vil den angivelige besparelse evt. være til rådighed i Infrastrukturfonden?

- Hvorledes er det muligt på nuværende tidspunkt, hvor etableringen af det nye signalsystem end ikke er , og kontrakterne først er ved at falde på plads, at disponere 328 mio. kr. til Nordhavnsmetroen, et beløb, der angiveligt stammer fra besparelser på signalprojektet?

Svar:

Siden Signalprogrammets oprindelige budget blev fastlagt i 2008 forud for Aftale om en grøn transportpolitik fra 2009, har Banedanmark jævnligt justeret budgettet. Det er sket i takt med Signalprogrammets udvikling og efter anvendelse af retningslinierne i Ny Anlægsbudgettering.

Ny Anlægsbudgettering på transportområdet er bl.a. indført med

det formål at kunne finansiere uforudsete udgifter – hvis de måtte opstå. Det er med andre ord udtryk for ansvarlig økonomistyring af større infrastrukturprojekter!

Derfor er der i Signalprogrammets budget afsat en reserve på 30 %, ligesom i andre større anlægsprojekter på vej- og baneområdet.

Budgetterne for Signalprogrammets fjern- og S-baneprojekter har været genstand for tre større behandlinger i forligskredsen bag Aftale om en grøn transportpolitik.

De tre behandlinger fandt sted:

- forud for projekternes udsendelse af udbudsmateriale,

- forud for forligskredsens og Finansudvalgets behandling af rammerne for indgåelserne af kontrakterne
- og i forbindelse med indgåelse af de fire store kontrakter for leverance af nye signalsystemer og ombordudstyr til togene.

Ved hver af disse faser har Banedanmark gennemgået alle budgetposter og justeret budgetterne i Signalprogrammet.

Vi har i forligskredsen aftalt, at Banedanmark ved hvert af disse såkaldte faseskift skulle aflægge en særlig statusrapportering om Signalprogrammets forløb.

Det har været vigtigt for mig at holde forligskredsen bag Aftale om en grøn transportpolitik grundigt orienteret om Signalprogrammets udvikling, herunder ift. tid og økonomi.

Foruden disse afrapporteringer ved hvert faseskift har jeg løbende orienteret forligskredsen om Signalprogrammets forløb.

Det er bl.a. sket i de halvårslige anlægsstatusrapporteringer samt hvis der har været nyt at berette om Signalprogrammet.

Det agter jeg fortsat at gøre!

Signalprogrammet har for nylig underskrevet de fire store kontrakter for leverance af de nye signaler og ombordudstyr til togene.

Efter kontraktindgåelserne har Signalprogrammet kunne opgøre det endelige ankerbudget for både fjern- og S-baneprojektet.

Af Signalprogrammets endelige ankerbudget fremgår det, at der er opnået besparelser på ca. 4,8 mia. kr. i forhold til det oprindelige budget.

Ud af besparelsen vedrører ca. 4,1 mia. kr. perioden frem til infrastrukturfondens udløb i 2020, mens de resterende 700 mio. kr. ligger efter infrastrukturfondens udløb i perioden 2021-23.

Da der er tale om en meget markant besparelse har det været muligt at bruge nogle af de overskydende midler til andre store og vigtige infrastrukturprojekter - helt i

overensstemmelse med principperne i Ny Anlægsbudgettering.

Derfor aftalte forligskredsen bag aftale om en grøn transportpolitik at disponere 328 mio. kr. til Aftale om bedre cykeltrafik og en ny metro til Københavns Nordhavn.

Forligskredsen har tidligere - i forbindelse med Aftale om elektrificering af jernbanen af 7. februar 2012 - besluttet, at der skulle bruges 100 mio. kr. af Signalprogrammets besparelser til at medfinansiere elektrificeringen mellem Esbjerg og Lunderskov.

Der er fortsat – også efter den seneste justering af budgettet - afsat reserver i budgettet.

Der er således helt i overensstemmelse med principperne i ny anlægsbudgettering afsat en reserve på 30 pct. i det nye budget.

Der er faktisk tale om en samlet reserve på over 4 mia. kr. til at gennemføre Signalprogrammet.

Derfor vurderes det også at være forsvarligt at kunne trække en besparelse ud af Signalprogrammet på nuværende tidspunkt, hvor kontrakterne er indgået, og vi er mere sikre på det samlede budget.

Jeg har indkadt forligskredsen til et møde i morgen, hvor vi blandt andet får mulighed for at drøfte, hvad de sparede midler, som føres tilbage i Infrastruktur fonden, kan bruges til.

Regeringens forslag er, som det fremgår af finanslovforslaget, at de bruges til at bygge en ny bro over Storstrømmen.

Og så til spørgsmålet om, hvordan det overhovedet har været muligt at opnå så stor en besparelse.

Den markante besparelse skyldes især tre ting:

1. Det er lykkedes Banedanmark at skabe en unik konkurrencesituation mellem alle de seks førende signalproducenter på markedet.
2. Signalprogrammets udbudte kontrakter var så store, at der sikres markante stordriftsfordele.
3. Der er gennemført en budgetanalyse af Signalprogrammets egne udgifter

til styring, projektering og tilsyn af projektet, som har sikret et passende udgiftsniveau herfor.

For så vidt angår det første punkt om konkurrencen, så er Banedanmark lykkedes med at skabe en unik konkurrence blandt markedets største leverandører.

Det er primært sket ved, at Banedanmark har afdækket markedet grundigt for at få et indblik i, hvilke produkter leverandørerne kunne tilbyde.

Derved har Banedanmark kunnet tilrettelægge deres udbud, så flest mulige leverandører ville byde på opgaven.

Banedanmark har på den måde opnået meget konkurrencedygtige tilbud.

Størrelsen af projektet har desuden medført, at der er opnået stordriftsfordele.

Ved at udbyde leverancen af nye signaler i så store kontrakter, som Banedanmark har gjort, så har leverandørerne kunnet tilbyde særdeles lave enhedspriser på en lang række produkter.

I forhold til den føromtalte budgetanalyse, så gennemførte konsulentvirksomheden McKinsey i foråret 2012 en budgetanalyse af Signalprogrammets egne udgifter til at styre, projektere og føre tilsyn med projektet.

McKinsey nåede frem til, at udgiftsposten kunne reduceres betragteligt, og forligskredsen var enige

om at disponere en del af midlerne herfra til en metro til Nordhavn.

Endelig vil jeg gerne understrege, at for at kunne opnå de store besparelser har Banedanmark fundet det nødvendigt at flytte rundt på ansvarsfordelingen af leverandørernes og Signalprogrammets opgaver.

Et eksempel herpå er, at Banedanmark har påtaget sig opgaven at opføre et fælles testcenter, hvor Banedanmark kan sikre sig, at de forskellige leverandørers produkter er behørigt integreret.

Vi står i en heldig situation i dag. Vi kan med god samvittighed nedjustere budgettet for et meget stort infrastrukturprojekt med en klar forventning om, at det gennemføres indenfor det budget, der er afsat. Sådan

har det ikke altid været på
transportområdet.

Det skyldes bl.a. en veltilrettelagt proces
fra Banedanmarks side. Det kan vi godt
tillade os at være velfornøjede over!

Tak for ordet.