

## Talepapir - besvarelse af samrådsspørgsmål BL

---

**Samråds-  
spørgsmål BL**

*”Ministeren bedes redegøre for den eventuelle betydning af statsrevisorernes beretning om Aarhus Letbane for organiseringen og ansvarsfordelingen m.v. i forbindelse med letbaneprojektet i Ring 3.”*

**Svar: Ja, det har betydning for sammen med Ring 3**

Det, statsrevisorerne med deres kritik grundlæggende kræver, er, at der, når staten deltager i et anlægsprojekt sammen med region og kommuner, skal være samme niveau for statslig budgettering og styring, som ved statens egne projekter. Altså de samme krav, som når det f.eks. er Vejdirektoratet der bygger.

Formålet med at stille dette krav er at sikre, at staten ikke risikerer at komme til at hænge på merudgifter, som staten



kun har begrænset mulighed for at påvirke. Det handler altså om at beskytte statens økonomiske interesser.

Omdrejningspunktet er dermed, hvilken indflydelse staten har, og i hvilket omfang staten kan sætte sine synspunkter og interesser igennem, hvis der – som i Aarhus – opstår uenigheder og interessekonflikter mellem parterne.

Dermed kommer de spørgsmål, statsrevisorerne har rejst, til at handle om den styringsmodel, der er valgt. Og statsrevisorerne kritik skaber i bredere forstand en uklarhed i forhold til håndteringen af statens ejerskab i andre selskaber, som der er behov for at afklare.

Det gælder navnlig Ring 3 Letbanen, hvor den nuværende styringsmodel er



helt parallel til den model, der blev anvendt i Aarhus, og som er genstand for Rigsrevisionens og statsrevisorernes kritik.

Derfor er det også nødvendigt, at vi får en nærmere afklaring og håndtering af den uklarhed i forhold til projektet om anlæg af letbanen på Ring 3.

**Konkret  
betydning af  
statsrevisorernes  
kritik**

Jeg kan ikke se, hvordan vi fuldt og helt kan leve op til de krav, som statsrevisorerne stiller, i en model som den, der oprindeligt blev valgt for Aarhus letbane, og som efterfølgende blev *fravalgt* i både Aarhus og Odense, men som *fortsat* er valgt som model for Letbanen på Ring 3.

Som jeg redegjorde for i mit svar på samrådsspørgsmål BK, så var det i hvert fald i Aarhus ikke en styringsmodel, som



har givet Transportministeriet fornuftige vilkår for at kunne varetage statens interesser.

Sådan som det ligger nu, skal Letbanen på Ring 3 bygges af et selskab, som er et interessentskab mellem staten, Region Hovedstaden og de 11 berørte kommuner, hvor staten har en ejerandel på 40 pct. Efter anlægget af letbanen er det hensigten, at staten udtræder af selskabet.

Selskabet ledes af en bestyrelse på 7 medlemmer, som hver interessent udpeger medlemmer til. Staten udpeger 3 medlemmer, mens Region Hovedstaden og et borgmesterforum hver udpeger 2 medlemmer.

Transportministeriet sidder således heller ikke i Ring 3-projektet med den



afgørende indflydelse i selskabet, og staten har derfor heller ikke her mulighed for at stå fast på statslige principper, hvis der er et samstemmende ønske om at gå en anden retning fra kommunernes og regionens side.

Samarbejdet mellem staten og de øvrige parter har hidtil fungeret fint – også selvom der ind imellem har været modstridende interesser mellem de kommunale parter.

Men jeg kan jo ikke sidde her og garantere over for hverken statsrevisorerne, dette udvalg eller andre, der måtte finde på at spørge, at der ikke på et senere tidspunkt kan opstå konflikter eller modstridende interesser, som det skete i Aarhus. Og så er det altså



den samme styringsmodel, vi falder tilbage på.

Som jeg allerede har nævnt, blev statens engagement i Aarhus Letbane ændret i februar 2015 som led i håndteringen af budgetoverskridelserne, idet staten udtrådte af selskabet og ikke længere hæfter for uforudsete udgifter til anlæg af Aarhus Letbane.

Herved blev der skabt parallelitet mellem statens engagement i Aarhus Letbane og Odense Letbane. I både Aarhus og Odense er modellen nu, at staten yder et tilskud til anlægget af letbanen, men ikke deltager i anlægsselskabet og ikke hæfter for budgetoverskridelser ud over de afsatte reserver.



Modellen for statens engagement i letbanen på Ring 3 blev imidlertid ikke ændret og svarer således fortsat til den tidligere model for Aarhus letbane.

*Spørgsmål som skal overvejes*

Jeg ser med største alvor på kritikken fra statsrevisorerne. Og jeg mener af de årsager, jeg lige har redegjort for, at det er nødvendigt at genoverveje rammerne for statens engagement i Ring 3 letbanen. Rigsrevisionen og statsrevisorerne har sat fokus på en uklarhed ved statens engagement. Det er derfor nødvendigt, at vi får svar på nogle fundamentale spørgsmål:

- Er der de nødvendige rammer for at sikre en styring af projektet, der er på niveau med statens styring af sine egne anlægsprojekter?



- Er der tale om den rette selskabsmæssige konstruktion, eller burde projektet organiseres efter Odense-modellen?
- Er sikkerheden i budgetteringen af projektet på niveau med budgetteringen af statens egne anlægsprojekter?

Jeg må konstatere, at der på nuværende tidspunkt ikke kan svares klart bekræftende på disse spørgsmål.

***Konklusioner:  
sagen må drøftes  
politisk***

Vi må kigge hinanden i øjnene og sige, at det var et politisk valg, at staten skulle gå ind i Aarhus Letbane-projektet som medejer på de givne præmisser og med de risici, det indebar.

Derfor er det også vigtigt, at vi får en politisk drøftelse af, hvad





statsrevisorernes kritik skal betyde fremover, herunder for projektet på Ring 3.

Med en kritik, som den der er kommet fra statsrevisorerne, er det vores pligt som politikere at udvise rettidig omhu, så vi er sikre på ikke at begå den samme fejl to gange.

Derfor har jeg bedt mine embedsmænd om at gennemgå Rigsrevisionens og statsrevisorernes kritik systematisk i forhold til den styringsmodel, der ligger for letbanen på Ring 3.

Det er de gået i gang med. Og når denne gennemgang er overstået, ser jeg frem til at drøfte sagen med forligskredsen.

Det forventer jeg kan ske på det kommende møde den 12. maj, som jeg



har indkaldt til efter et ønske her i udvalget på vores tidligere samråd om sagen.

Statsrevisorernes kritik af styringsstrukturen under Transportministeriets deltagelse i Aarhus Letbane er så grundlæggende, at det er en diskussion, vi bliver nødt til at tage – uanset hvilke spørgsmål og holdninger, der i øvrigt måtte være til projektet på Ring 3, og uanset de tidsmæssige konsekvenser, som det måtte få for letbanen.