



TRANSPORTMINISTEREN

Statsrevisorernes Sekretariat  
Folketinget  
Christiansborg  
1240 København K  
[ministersvar@ft.dk](mailto:ministersvar@ft.dk)

Dato 16. december 2019  
J. nr. 2018-4232

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Statsrevisorerne har i brev af 21. oktober 2019 anmodet om en redegørelse for de foranstaltninger og overvejelser, som Rigsrevisionens beretning nr. 3/2019 om budgettering af Vejdirektoratets vejprojekter giver anledning til.

Jeg har med tilfredshed noteret mig, at Statsrevisorerne bemærker, at Ny Anlægsbudgettering har levet op til sit formål ved at løse tidligere tiders problemer med fordyrede og forsinkede anlægsprojekter på vejområdet. Ny Anlægsbudgettering blev netop indført i 2006 efter en periode med gentagne budgetoverskridelser, hvilket bl.a. medførte kritik fra Rigsrevisionen, og formålet har således været at sikre en mere forsigtig og realistisk tilgang til budgetteringen af anlægsprojekterne på vej- og baneområdet.

Endvidere noterer jeg mig Statsrevisorernes anerkendelse af, at Transport- og Boligministeriet generelt følger op på prognoser for forbrug af bevillinger til vejprojekterne, og dertil at Vejdirektoratet systematisk indsamler erfaringer til at understøtte præcisionen i budgetlægningen og vælger de priser, som Vejdirektoratet vurderer, er repræsentative for det arbejde, der skal udføres. Transport- og Boligministeriet har tillige sikret, at større projekter gennemgår en ekstern kvalitetssikring.

Rigsrevisionen konkluderer i beretningen, at det ikke er tilfredsstillende, at de endelige omkostninger for 25 af de 32 undersøgte vejprojekter ved budgetlægningen har været overvurderet med i alt 3,9 mia. kr., og at der herudover er uforbrugte reserver på 7,7 mia. kr. ved projekterne. Rigsrevisionen konkluderer endvidere, at dette indebærer risiko for, at midler står bundet i vejprojekter frem for at indgå i prioriteringen af nye projekter.

Jeg har følgende bemærkninger til Rigsrevisionens konklusioner:

- Det synes ikke dokumenteret i beretningen, at Vejdirektoratet ud fra den tilgængelige viden på budgetteringstidspunktet burde have valgt andre priser eller andre mængder i de undersøgte anlægsbudgetter. I de tilfælde hvor budgetterne har været underlagt granskning af eksterne eksperter, har de eksterne eksperter heller ikke konstateret, at Vejdirektoratet burde have valgt andre priser eller mængder. Rigsrevisionen konstaterer også i sin rapport, at ”den overordnede konklusion i alle 13 eksterne kvalitetssikringsrapporter er, at Vejdirektoratets anlægsoverslag for vejprojekterne er gennearbejdede og veldokumenterede.”



- Det er på baggrund af Vejdirektoratets oplysninger min forståelse, at forskellen mellem det oprindeligt budgetterede og det faktiske forbrug i projekterne i høj grad kan tilskrives, at Vejdirektoratet i løbet af perioden har lykkedes med at forbedre projektstyringen. Jeg er enig i, at det ikke er hensigtsmæssigt at skyde (systematisk) for højt i budgetteringen. Men det er derimod positivt, hvis man undervejs i projektet formår at finde og udnytte besparelsesmuligheder. En sådan gevinst bør ikke give anledning til kritik.
- Projekterne er i høj grad budgetteret i en højkonjunktur og gennemført i en lavkonjunktur, hvilket har givet bedre licitationsresultater end forventet.
- Budgetterne for de 32 vejprojekter er enten omlagt til eller udarbejdet efter principperne i Ny Anlægsbudgettering i perioden fra medio 2007 til ultimo 2009. Det betyder, at de erfaringer Vejdirektoratet har draget undervejs i projekternes anlægsfase i praksis ikke har kunnet overføres til budgetlægningen for de øvrige undersøgte projekter. Men erfaringerne vil kunne anvendes fremadrettet.
- Den centrale reserve er en porteføljereserve for alle anlægsprojekterne under Transport - og Boligministeriets område – dvs. projekterne forsikrer hinanden. Midlerne i den centrale reserve er derfor et bidrag til den fælles forsikring. Man kan ikke bebrejde Vejdirektoratet, at de centrale reserver har været sat for højt, da det er en central pointe ved Ny Anlægsbudgettering, at reserverne ikke beror på anlægsmyndighedens skøn.
- Ny Anlægsbudgettering har til fulde levet op til sit oprindelige formål på vejområdet om at undgå fordyrelser og forsinkelser.
- De overskydende projektbevillinger i Vejdirektoratet er løbende blevet tilbageført til Infrastruktur fonden. Der er pt. ikke udisponerede midler i fonden. De overskydende centrale reserver er disponeret til en styrket vedligeholdelse af statens veje og jernbaner.

Jeg vil naturligvis tilsikre, at der tages initiativer til at forbedre budgetlægningen af vejprojekter i lyset af Rigsrevisionens anbefalinger, jf. nedenfor. Men jeg vil samtidig tilskynde Vejdirektoratet til fuldt ud at opretholde sit fokus på at gennemføre hvert enkelt projekt så billigt og hurtigt som muligt, uanset at det kan føre til afvigelser fra de oprindelige budgetforudsætninger.

Det er forudsat i forbindelse med indførelsen af Ny Anlægsbudgettering, at konceptet løbende skal udvikles baseret på erfaringerne med modellen. På baggrund af de indhøstede erfaringer er det således tidligere på året besluttet at



reducere de samlede korrektionstillæg for nye vejprojekter på land fra 30 pct. (heraf 20 pct. i central reserve) til 15 pct. (heraf 5 pct. i central reserve),

Side 3/3

Beretningen har foranlediget en række yderligere justeringer af procedurerne for anvendelsen af Ny Anlægsbudgettering i Vejdirektoratet:

- Vejdirektoratet vil i samarbejde med Transport-og Boligministeriet opstille kriterier for, hvornår projekternes økonomi er tilpas sikker til, at uforbrugte reserver kan tilbageføres inden afslutningen af projektet. Kriterierne vil bero på Vejdirektoratets projektfaglige vurdering af tilstrækkelig budgetsikkerhed.
- Vejdirektoratet vil overveje, hvorvidt det billigste tilbud alene bør anvendes som erfaringspris i stedet for et gennemsnit af de tre billigste. Det vil dog altid bero på en faglig vurdering, da anvendelse af et enkelt tilbud også kan føre til et misvisende resultat.
- Vejdirektoratet vil bestræbe sig på at forbedre dokumentationen for, hvordan erfaringer fra tidligere projekter overføres til nye projekter, således at eksterne parter bedre kan forstå den i erkendelse af, at den nuværende dokumentation er skrevet af og for projektledere og projektmedarbejdere.
- Vejdirektoratet vil sikre, at proceduren for at anlægsregnskaber skal være aflagt senest tre måneder efter projektafslutning, følges fremadrettet.
- Vejdirektoratet vil tage initiativ til flere tværgående analyser af projekterne for at afdække eventuelle fællestræk på tværs af projekterne i form af forbedrede priser ved licitation mv.

Kopi af dette brev er sendt til Rigsrevisionen på mail [rr@rigsrevisionen.dk](mailto:rr@rigsrevisionen.dk).

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht