



Transportministeren

Statsrevisorernes Sekretariat
Folketinget
Christiansborg
(ministersvar@ft.dk)

5. januar 2022
2021-988

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Ministerredegørelse til Statsrevisorerne vedrørende Beretning nr. 4/2021

Statsrevisorerne har i brev af 15. november 2021 sendt Beretning nr. 4/2021 om Banedanmarks håndtering af manglen på validatorer med en anmodning om en redegørelse til Statsrevisorerne vedrørende beretningen.

Jeg har noteret mig, at Statsrevisorerne finder, at Banedanmarks styring af validatorressurser i perioden oktober 2016 til medio 2021 ikke har været helt tilfredsstillende. Samtidig giver Statsrevisorernes brev af 15. november 2021 mig anledning til følgende bemærkninger:

Der er to grundlæggende præmisser i forbindelse med Rigsrevisionsens beretning, som efter min vurdering spiller en helt afgørende rolle for forståelsen af problemstillingen.

Den første præmis er, at det i 2001 politisk blev besluttet at frasælge Banedanmarks rådgivningsdivision, hvor de fleste validatorer i Danmark var ansat. Herefter har Banedanmark købt alle valideringsydelse i markedet. Banedanmark har som statslig styrelse hverken kunnet have fuld indsigt i eller kontrol over, hvordan det private marked har disponeret deres validatorer.

Med andre ord blev det politisk besluttet, at Banedanmark ikke selv skulle have rådighed over og direkte kunne disponere validatorressurserne. Kompetencerne blev frasolgt til rådgivningsvirksomheden Atkins, og fra statslig side har man herefter været afhængig af private aktørers løbende prioritering af aktiviteterne, deltagelsen i udbud osv. I takt med, at det nye fælleseuropæiske signalsystem ERTMS gennemføres i mange europæiske lande, herunder Norge, hvis eksisterende signalsystem er meget lig det danske, er den danske sårbarhed som følge af frasalget blevet yderligere forøget.



Den anden vigtige præmis er, at den nødvendige replanlægning af Signalprogrammet i 2016 og 2017, der forlængede udrulningsperioden til 2030, betød, at validatorerne blev en central og knap resurse, fordi sikringsanlæggene til de eksisterende signaler skulle være i brug langt flere år end planlagt.

Jeg er enig i, at der kunne være handlet hurtigere og mere kontant i en periode på cirka et halvt år i 2017 efter denne anden replanlægning, hvor det blev tydeligt, at validatorerne nu var en særlig knap resurse. Banedanmark igangsatte dog fra 2017 og frem en lang række tiltag, der dels skulle sikre et bedre overblik over tilgængelige validatorressurser i markedet, dels skulle øge tilgængeligheden af validatorer for Banedanmark.

Banedanmark kunne som en statslig styrelse imidlertid ikke tvinge markedet til at levere de nødvendige validatorressurser til disse initiativer, og de relevante private aktører, herunder Atkins, ønskede ikke at indgå bindende kontrakter med Banedanmark.

Banedanmark oprettede derfor en intern valideringsenhed i 2018 og igangsatte uddannelse af egne validatorer. På 12 måneder gik Banedanmark fra at være 100 pct. afhængig af rådgivningsmarkedet for validatorer til at have opbygget egen kapacitet. Jeg noterer mig, at det som følge af Banedanmarks mange initiativer i det store hele er lykkedes Banedanmark at få manglen på validatorer under kontrol.

Jeg noterer mig i forlængelse heraf også, at effektiviseringsgevinsten fra de igangsatte initiativer har oversteget de forudgående forventninger, som er blevet meddelt Transportudvalget med Banedanmarks Insourcing-analyse. Der er med andre ord nu mere validatorkapacitet til rådighed i 2021 og frem end tidligere anslået og udmeldt.

Hvad angår kritikken af Insourcing-analysen, står det tydeligt angivet i analysens tekst, at der er tale om *forventede* gevinster af Banedanmarks tiltag. Hvis ikke Banedanmark havde lagt disse forventninger til grund i planlægningen, skulle Banedanmark forlods have udskudt eller aflyst jernbaneprojekter for efterfølgende at konstatere, at der ville have været ledig validatorkapacitet til at udføre projektkerne. Det finder jeg ikke ville have været hensigtsmæssigt.

Banedanmark har som nævnt efterfølgende kunnet konstatere, at den leverede effektiviseringsgevinst fra de igangsatte initiativer har oversteget forventningerne angivet i Insourcing-analysen. Det har



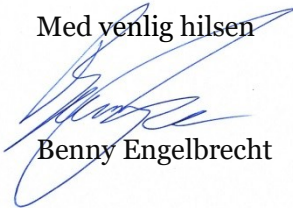
medvirket til, at Banedanmark på trods af den store udvidelse af valideringsopgaven på Næstved Station – som Transportudvalget løbende er blevet orienteret om – stort set har kunnet realisere valideringsporteføljen i 2021.

Banedanmarks jernbaneprojekter trækker på andre knappe ressourcer fra det private marked, hvor Banedanmark som statslig styrelse og kunde heller ikke i fremtiden kan have fuld indsigt i markedets dispositioner. Også her planlægger Banedanmark ud fra forventninger.

Jeg skal afslutningsvis bemærke, at det er Transportministeriets vurdering, at der er en betydelig risiko for, at mangel på ressourcer kommer til at påvirke afviklingen af Banedanmarks anlægsportefølje i de kommende år. Det skyldes dels det meget høje aktivitetsniveau i den danske bygge- og anlægsbranche, dels forstyrrelserne i de internationale forsyningskæder som følge af corona.

Der er sendt en kopi af dette brev til Rigsrevisionen.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht