



Notat til Statsrevisorerne om  
beretning om genopretning af  
jernbaneinfrastrukturen

Marts  
2011

revision  
revision

revision

**Opfølgning i sagen om genopretning af jernbaneinfrastrukturen  
(beretning nr. 9/2007)**

8. marts 2011

RN A601/11

**I. Indledning**

1. Jeg lovede i mit notat til Statsrevisorerne af 4. juni 2008 i henhold til rigsrevisorlovens § 18, stk. 4, om genopretning af jernbaneinfrastrukturen, at jeg ville følge udviklingen i sagen på følgende punkter:

- styrkelsen af Banedanmarks økonomi- og projektstyring
- opgørelsen af efterslæbet
- integrationen af Banedanmarks økonomistyringssystem SAP og Asset Management Systemet
- Transportministeriets tilsyn med Banedanmark.

Notatet findes i Endelig betænkning over statsregnskabet for 2007, s. 90-92.

2. Regeringen indgik i oktober 2006 "Aftale om trafik for 2007" (trafikaftalen). Aftalen indebar en 8-årig rammeaftale for perioden 2007-2014 og afsatte yderligere 4,7 mia. kr. til genopretning af jernbaneinfrastrukturen. Ifølge aftalen skulle efterslæbet på sporvedligeholdelse være afviklet i 2009, og efterslæbet på fornyelse skal være afviklet ved udgangen af 2014.

3. Jeg har valgt at følge op på udviklingen i sagen nu, da Banedanmark har gennemført flere forandringsprojekter og ved udgangen af 2010 er halvvejs i aftaleperioden.

Rigsrevisionens opfølgning er baseret på møder og brevveksling med Transportministeriet og Banedanmark. Rigsrevisionen har derudover gennemgået materiale fra Transportministeriet og Banedanmark.

**II. Styrkelsen af Banedanmarks økonomi- og projektstyring****Økonomistyring**

4. Statsrevisorerne anførte i deres bemærkning til beretningen, at antallet af problematiske økonomi- og projektstyringssager i Banedanmark ikke faldt i perioden 2006-2007.

5. Anlægsprojekter på vej- og baneområdet, der vedtages ved anlægslov og/eller indarbejdes med en selvstændig projektbevilling på finansloven for 2007 og fremefter, skal i henhold til Akt 16 24/10 2006 overholde nye budgetteringsprincipper, der samlet omtales som ny anlægsbudgettering. Ny anlægsbudgettering betyder bl.a., at Banedanmark skal dokumentere ændringer i forhold til basisoverslaget for projektet, hvilket vil medføre, at fordyrelser i projektet bliver indmeldt på et tidligere tidspunkt, og at der stilles krav om systematisk risikovurdering. Fornylses- og vedligeholdelsesprojekter er ikke omfattet af ny anlægsbudgettering,

jf. Akt 16 24/10 2006, men i forbindelse med fornyelsesprojekter arbejder Banedanmark med en tilpasset form for ny anlægsbudgettering.

Rigsrevisionens opfølgning viser bl.a., at Banedanmark fortsat arbejder på at få implementeret en tilpasset form for ny anlægsbudgettering i forhold til fornyelsesprojekter. Banedanmark arbejdede i 2010 med at få klarlagt de informationer, der er nødvendige for at kunne afrapportere som forudsat i henhold til ny anlægsbudgettering. Herudover har Banedanmark arbejdet med at få implementeret og forankret de nye processer og værktøjer for ny anlægsbudgettering i Banedanmarks organisation.

Transportministeriet har oplyst, at for at vurdere effekten af Banedanmarks arbejde med ny anlægsbudgettering vil der i 1. halvår 2011 blive gennemført en evaluering af, om brugen af ny anlægsbudgettering har resulteret i større budgetsikkerhed.

6. Transportministeriet har oplyst, at Banedanmarks økonomistyring er væsentligt forbedret, men at departementet fortsat ikke er fuldt tilfreds med økonomistyringen. Bl.a. er det konstateret, at økonomistyringen i forbindelse med nogle konkrete projekter ikke har været tilfredsstillende.

7. Rigsrevisionens opfølgning til brug for dette notat viser, at Banedanmark ikke har implementeret en tilpasset form for ny anlægsbudgettering fuldt ud. Rigsrevisionens opfølgning viser desuden, at nogle projekter er blevet dyrere end forventet, og disse fordyrelser er meldt sent til Transportministeriet.

8. Jeg må konstatere, at Banedanmarks økonomistyring fortsat kan forbedres, idet nogle af Banedanmarks projekter stadigvæk bliver dyrere end forventet, og fordyrelserne bliver meldt sent til Transportministeriet.

#### *Effektivisering*

9. Rigsrevisionen gennemgik i beretning om genopretning om jernbaneinfrastrukturen Banedanmarks metoder til at opgøre effektiviseringen. Banedanmark anvender 2 målemetoder for at dokumentere, at der er effektiviseret gennemsnitligt 2 % årligt. Metoderne supplerer hinanden, og målene i begge metoder skal være opfyldt, for at Banedanmark har dokumenteret effektiviseringen. Den ene metode omfatter overholdelse af finanslovsbevillingen (finanslovsmetoden) i perioden 2007-2014, og den anden metode er en intern beregning (den interne metode), som viser, at effektiviseringen ikke blot er en besparelse på *antallet* eller *indholdet* af projekter, der er gennemført for finanslovsbevillingerne, men en besparelse på *prisen* på de projekter, der er gennemført. Rigsrevisionen vurderede i beretningen, at Banedanmarks metode til at opgøre effektivisering var forbedret.

Rigsrevisionens opfølgning viser, at Banedanmark anvender den interne metode.

10. Banedanmark skulle ifølge trafikaftalen udmønte en gennemsnitlig årlig effektivisering på 2 % i perioden 2007-2014. Det svarer til ca. 62 mio. kr. om året og i alt ca. 500 mio. kr. for hele den 8-årige rammeperiode. Effektiviseringen var forudsat gennemført inden for bevillingerne til drift samt fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenettet.

11. Banedanmarks effektivisering udgjorde ÷1,2 % i 2009, svarende til ÷42,9 mio. kr., og Banedanmark havde dermed effektiviseret gennemsnitligt 1,4 % pr. år, svarende til 119 mio. kr. i perioden 2007-2009.

Banedanmark skal derfor effektivisere for gennemsnitligt 2,4 % om året i perioden 2010-2014, svarende til ca. 76 mio. kr. om året, for at indhente den manglende effektivisering.

Banedanmark har oplyst, at effektiviseringen i 2009 var negativ på grund af en række engangsinvesteringer i bl.a. it-projekter og økonomistyringssystemet SAP. Banedanmark forventer, at investeringerne bidrager positivt til effektiviseringen i de kommende år.

## Projektstyring

12. Beretningen viste, at Banedanmark i strategiplanen "Styr på banen, Strategiplan 2006-2009" havde udpeget en række af de udfordringer, som Banedanmark stod over for i tilknytning til at udmønte trafikaftalen.

Strategiplanen er udmøntet som et strategiprojekt opdelt i de 3 indsatsområder: "Styr på processerne", "Styr på performance" og "Styr på aktiverne". Strategiprojektet er fulgt af en følgegruppe med deltagelse af Transportministeriet, Finansministeriet og Banedanmark, som har holdt 12 møder.

Transportministeriet har oplyst, at følgegruppen på sit sidste møde aftalte, at der medio 2011 skal være en opfølgning for at sikre, at Banedanmark har gennemført de planlagte initiativer for 2010.

13. Rigsrevisionens opfølgning viser, at Banedanmark i det væsentligste har fulgt tidsplanen for udmøntningen af det samlede strategiprojekt.

Opfølgningen viser videre, at Banedanmark har gennemgået alle hoved- og kerneprocesser, herunder klarlagt rolle- og ansvarsfordelinger, som ultimo 2009 blev indarbejdet i et ledelsessystem benævnt Tracé. Procesbeskrivelserne i Tracé opdateres løbende, og Tracé er introduceret for alle medarbejdere, som er testet i deres kendskab til systemet og dets indhold. Endvidere bliver der løbende foretaget ledervurderinger, og der er iværksat et udviklingsprogram for Banedanmarks ledere.

14. Det fremgik af Banedanmarks resultatkontrakt for 2007-2014, at Banedanmark i 2009 ville gennemføre en ekstern auditering af de gennemgåede processer.

Banedanmark har oplyst, at Banedanmark har gennemført en præaudit af ledelsessystemet, som blev ISO-certificeret i 2010. Formålet med ISO-certificeringen var bl.a. at undersøge, om de nedskrevne processer blev brugt og virkede. Banedanmark har i forbindelse med arbejdet med at formulere en ny strategiplan gennemført en analyse af, om de overordnede mål i strategiplanen "Styr på banen, Strategiplan 2006-2009" var nået. Analysen baserede sig på interviews med bl.a. Transportministeriets departement, samtlige togoperatører samt de 23 øverste direktører og chefer i Banedanmark.

Analysen viste, at de interviewede vurderede, at Banedanmark har opfyldt de centrale mål på de 2 strategiske indsatsområder "Styr på processerne" og "Styr på performance" og har nået de fastsatte mål på det strategiske indsatsområde "Styr på aktiverne".

15. Transportministeriet har oplyst, at det er departementets opfattelse, at der med følgegruppens opfølgning medio 2011, den gennemførte ISO-certificering og den evaluering, der også er foretaget gennem opfølgning på resultatkontraktens mål, samlet set er gennemført en evaluering, der er relevant i forhold til projektets omfang.

16. Banedanmark har oplyst, at der i 2010 er fokuseret på konsolidering af strategiprojektet. Banedanmark har videre oplyst, at Banedanmark i 2010 har igangsat et nyt projekt, "Styr på projekterne". Formålet med projektet er at forbedre styringen af fornyelses- og vedligeholdelsesprojekterne i forhold til risikostyring, evaluering og økonomistyring, herunder økonomistyringens sammenhæng til en tilpasset form for ny anlægsbudgettering. Projektstyring vil fortsat være et tema i den nye strategiplan.

17. Rigsrevisionens opfølgning viser, at Banedanmark umiddelbart efter afslutningen af strategiprojektet "Styr på banen, Strategiplan 2006-2009" satte projektet "Styr på projekterne" i gang. Banedanmarks arbejde med at forbedre projektstyringen vil fortsætte med den nye strategiplan. Rigsrevisionens opfølgning viser, at siden temaet fortsat indgår i en strategiplan, er der tale om grundlæggende forhold, som Banedanmark fortsat skal arbejde med, og ikke kun mindre justeringer.

18. Jeg kan samlet konstatere, at Transportministeriet, Finansministeriet og Banedanmark arbejder på at professionalisere Banedanmarks organisation, herunder økonomi- og projektstyringen.

Det er min opfattelse, at der ikke har været en tilfredsstillende fremdrift med at forbedre Banedanmarks økonomi- og projektstyring og i at nå målene for effektivisering. Nogle af Banedanmarks projekter bliver fortsat dyrere end forventet, og en tilpasset form for ny anlægsbudgettering er endnu ikke implementeret fuldt ud. Projektstyringen er fortsat ikke på plads, idet Banedanmark stadig har behov for at have et særligt fokus på denne.

Jeg finder, at der fortsat er behov for fokus på Banedanmarks økonomi- og projektstyring, så Banedanmark kan håndtere udmøntningen af trafikaftalen.

Jeg vil fortsat følge Banedanmarks økonomi- og projektstyring.

### III. Opgørelsen af efterslæbet

19. Beretningen viste, at Banedanmarks opgørelse af og viden om efterslæbet inden for vedligeholdelse og fornyelse var usikker.

Et anlæg er i efterslæb, når den forventede teknisk-økonomiske levetid er overskredet. Banedanmark arbejder med efterslæb på henholdsvis vedligeholdelse og fornyelse. Vedligeholdelse omfatter løbende udbedring af slid og skader på anlægselementerne og udskiftning af komponenter, så anlægselementerne beholder den funktionelle tilstand. Fornyelse omfatter aktiviteter, der fører til, at anlægselementernes vedligeholdelsesomkostninger nedbringes væsentligt eller forlænger anlægselementernes levetid.

20. Banedanmark opgjorde i beslutningsgrundlaget bag trafikaftalen det samlede økonomiske efterslæb inden for vedligeholdelse og fornyelse – fordelt på de 8 fagområder, som Banedanmark opdeler jernbaneinfrastrukturen i – til ca. 9 mia. kr. Efterslæbet var størst inden for spor, som blev opgjort til ca. 6,3 mia. kr., svarende til 70 % af det samlede efterslæb, og broer, som blev opgjort til ca. 1,9 mia. kr., svarende til 21 %. De resterende ca. 0,8 mia. kr., svarende til 9 %, omfattede efterslæb inden for kørestrøm, stærkstrøm, tele/it mv., bygninger, vej & plads samt forst.

#### *Ny analyse i efteråret 2008*

21. Banedanmark iværksatte i efteråret 2008 en analyse med henblik på en samlet vurdering af forudsætningerne fra trafikaftalen, herunder om de overordnede rammer fortsat svarede til det forventede behov.

Analysen blev afrapporteret i "Status på aftale om trafik for 2007" (forår 2009) og viste, at der var en række væsentlige ændringer inden for fagene spor, broer samt dræn og afvanding.

22. Analysen af spor viste, at skinnernes restlevetid viste sig at være undervurderet, dvs. at der var en længere restlevetid på en række strækninger end tidligere antaget. Banedanmark har derfor udskudt fornyelsen af 7 strækninger svarende til 196 kilometer sporfornyelse til efter udløbet af rammeperioden. 4 af disse strækninger forventes at blive sporfornyet i henholdsvis 2015 og 2016.

Banedanmark konstaterede, at behovet på ballast og underbund var undervurderet i flere af de store sporprojekter i forhold til det, der var forudsat ved aftalens indgåelse, da de store sporfornyelsesprojekter, som blev gennemført i 2007 og 2008, havde væsentlige aktivitetsudvidelser og dermed var blevet dyrere. Det reelle efterslæb på disse strækninger var større end ventet, fordi ballast- og underbundsarbejder var undervurderet, og skinnernes restlevetid var overvurderet. Det betød en fordyrelse på 55 mio. kr. i 2007 og 243 mio. kr. i 2008.

Banedanmark har oplyst, at det er vanskeligt at opgøre efterslæbet på ballast og underbund, da kendskabet til en strækningens efterslæb typisk først vil fremgå, når projektet er i projekteringsfasen. Det større aktivitetsomfang, der skal til på en række strækninger, bliver opvejet af, at en række strækninger kan udskydes til efter aftaleperioden.

Banedanmark forventer fortsat at afvikle efterslæbet for sporfornyelse inden for rammeperioden, men at der ikke vil være fuld geografisk og metodemæssig overensstemmelse med det, som fremgik af beslutningsgrundlaget for indgåelse af trafikaftalen.

23. Transportministeriet har oplyst, at der er sat et arbejde i gang med at udvikle en ny model til at analysere vedligeholdelses- og fornyelsesbehovet på sporene. Departementet forventer, at modellen vil indeholde en række forbedringer i forhold til den nuværende model, bl.a. i forhold til optimering og prioritering af vedligeholdelses- og fornyelsesarbejder.

24. Analysen af broer viste, at der var delt ejerskab med kommunerne på 56 broer. Det betød, at der kunne frigøres 143 mio. kr., fordi udgifterne til vedligeholdelse og fornyelse på disse broer skulle deles med kommunerne. Analysen viste videre, at der fx gennem bedre planlægning og mere effektive sporspærringer kunne frigøres 257 mio. kr., så der samlet kunne frigøres 400 mio. kr. (143 mio. kr. + 257 mio. kr.) fordelt med 200 mio. kr. fra vedligeholdelse og 200 mio. kr. fra fornyelse.

Banedanmark har oplyst, at broanlægsregistret Danbro nu er opdateret, så der er fuld klarhed over antallet af og tilstanden på de broer, som Banedanmark ejer. De frigjorte midler fra broerne overføres til vedligeholdelse af spor samt afvikling af efterslæb på dræn og afvanding.

25. Analysen af dræn og afvanding viste et merbehov på knap 200 mio. kr. ud over et forudsat behov på 100 mio. kr. Merbehovet bliver dækket ved at overføre de frigjorte midler fra broområdet.

Banedanmark har oplyst, at det ikke er muligt at forny alle anlægselementer inden for dræn og afvanding som forudsat i trafikaftalen. Det betyder, at visse anlægselementer ud fra en gennemsnitsbetragtning vil have overskredet deres teknisk-økonomiske levetid ved udgangen af 2014. Indsatsen vil fremover blive fokuseret på efterslæb med betydning for kanalregularitet og sikkerhed.

26. Banedanmark har udmøntet trafikaftalen for fornyelse i 3-årige rullende planer, der viser periodens planlagte fornyelsesopgaver.

Rigsrevisionens opfølgning viser, at Banedanmark 2 gange årligt udarbejder en risikoanalyse, hvis formål er at afdække, hvilke risikofaktorer der er forbundet med at afvikle periodens planlagte fornyelsesopgaver. Banedanmark afrapporterer analysen til Transportministeriet i "Risikoanalyse af fornyelsesplanen", hvor den samlede risiko for fornyelsesplanen og de identificerede risikofaktorer beskrives.

#### *Ny model for vedligeholdelse*

27. Beretningen viste, at Banedanmark ikke havde udarbejdet en egentlig plan for afvikling af vedligeholdelseefterslæbet.

Rigsrevisionens opfølgning viser, at Banedanmark efterfølgende udarbejdede udførelsesplaner for vedligeholdelse, som angav, hvilke aktiviteter der skulle iværksættes, fordelt på fagområder. Banedanmark har herudover siden 2008 arbejdet med at udvikle en ny vedligeholdelsesmodel, som skal opfylde følgende 3 overordnede formål:

- dokumentere og øge vidensgrundlaget med hensyn til sammenhængen mellem tilstand og vedligeholdelsesaktiviteter
- opstille og følge op på målepunkter, så udviklingen i tilstanden kan følges bedre
- forbedre planlægningen af Banedanmarks vedligeholdelsesaktiviteter og medvirke til en forebyggende vedligeholdelsesindsats.

28. Banedanmark gennemførte i 2009 en test og efterfølgende en evaluering af modellen. Banedanmark vurderede i den forbindelse, at der er opstillet en model, som kan anvendes til løbende at følge op på vedligeholdelsestilstanden, og som udgør et grundlag for at prioritere vedligeholdelsesindsatsen. Modellen skal fra 2010 danne grundlag for afrapporteringen af jernbanens vedligeholdelsesmæssige stand. Der er dog stadig udfordringer i tilknytning til modellen, hvorfor en ny proces for prioritering af vedligeholdelsesindsatsen planlægges implementeret i 2011.

#### *Status for afviklingen af efterslæb på vedligeholdelse og fornyelse*

29. Det fremgik af trafikaftalen, at Banedanmark skulle indhente efterslæbet på vedligeholdelse ved udgangen af 2009 og på fornyelse inden udgangen af 2014.

30. Efterslæbet på vedligeholdelse af spor blev i beslutningsgrundlaget for trafikaftalen opgjort til 150 mio. kr. Banedanmark genbereggede i 2007 det økonomiske efterslæb for vedligeholdelse af spor til 297 mio. kr. (prisniveau 2007). Det svarede til 316 mio. kr. i prisniveau 2009. Rigsrevisionens opfølgning viser, at Banedanmark indhentede efterslæbet ved udgangen af 2009.

31. Efterslæbet på fornyelse skulle samlet for alle fag være reduceret med 35 % ved udgangen af 2009. Rigsrevisionens opfølgning viser, at Banedanmark nåede reduktionsmålet.

32. Jeg kan konstatere, at Banedanmark efter trafikaftalen har revurderet opgørelsen af vedligeholdelseefterslæbet. Jeg finder det tilfredsstillende, at målene i perioden 2007-2009 for afvikling af vedligeholdelseefterslæbet er indfriet.

Jeg kan konstatere, at Banedanmark både har over- og undervurderet restlevetiden på skinnerne og undervurderet fornyelsesbehovet i tilknytning til ballast og underbund, men at Banedanmark forventer at afvikle det resterende efterslæb på fornyelse inden for rammeperioden.

Jeg må konstatere, at Banedanmarks opgørelse af og viden om fornyelseefterslæbet stadig er behæftet med betydelig usikkerhed, idet Banedanmark fortsat ikke har en tilstrækkelig sikker dokumentation til at kunne opgøre fornyelsesbehovet. Det er derfor væsentligt, at Transportministeriet og Banedanmark fremmer udviklingen af en ny model til at analysere fornyelses- og vedligeholdelsesbehovet på sporene.

Jeg vil fortsat følge udviklingen i Banedanmarks afvikling af efterslæbet på fornyelse.

#### **IV. Integrationen af Banedanmarks økonomistyringssystem SAP og Asset Management Systemet (AMS)**

33. Beretningen viste, at der ikke var konkrete planer om at koble AMS til økonomistyringssystemet SAP, og at AMS ikke gav et dækkende overblik over tilstanden af Banedanmarks anlægsэлементer.

34. Transportministeren oplyste i redegørelsen til beretningen, at Banedanmark havde afsluttet en strategianalyse, som viste, at der burde ske en integration af AMS og SAP. Banedanmark ville gennemføre integrationen frem mod 2010.

##### *Integration af SAP og AMS*

35. Banedanmarks bestyrelse traf i 2008 beslutning om at udvikle AMS med henblik på at overføre data fra AMS til et vedligeholdelsesmodul i SAP. Formålet med vedligeholdelsesmodul i SAP er, at det skal bruges til at prioritere tilstandsprojekter og anvendes til sporanalyse, som kan give svar på, hvor og hvornår der er behov for vedligeholdelse eller fornyelse af skinner mv.

36. Banedanmark har oplyst, at vedligeholdelsesmodul i SAP forventes fuldt implementeret i januar 2011. SAP er det system, som Banedanmark fremover vil anvende til styring og planlægning af anlægs- og fornyelsesaktiviteter, hvorimod AMS fortsat skal fungere som et decideret anlægsregister, fordi det leverer data til en række andre systemer foruden SAP.

##### *Overblik over stam- og tilstandsdata*

37. Det fremgik af beretningen, at Banedanmark havde oplyst, at AMS ved udgangen af juni 2007 indeholdt de kritiske og ikke-kritiske stamdata, der var nødvendige for udførelsen af virksomhedens daglige drift. Banedanmark oplyste desuden, at indsamlingen og indlæggelsen af tilstandsdata endnu ikke var afsluttet.

Rigsrevisionens opfølgning viser, at Banedanmark herefter udarbejdede en plan for indsamling og indlæggelse af tilstandsdata. Opfølgningen viser videre, at Banedanmark i 2008 i forbindelse med udarbejdelsen af Banedanmarks infrastrukturbalance blev opmærksom på, at 10 % af aktiverne ikke var opført i AMS.

Transportministeriet og Banedanmark forventer, at indsamlingen og indlæggelsen af alle relevante stam- og tilstandsdata i AMS færdiggøres i løbet af 2010, bortset fra "Strækingsafvanding", som forventes indsamlet og indlagt i AMS i 2015.

38. Jeg kan konstatere, at Banedanmark har valgt at anvende et vedligeholdelsesmodul i SAP til at foretage en fremadrettet styring af jernbaneinfrastrukturen, og at alle relevante stam- og tilstandsdata færdiggøres og indlægges i AMS i løbet af 2010, bortset fra "Strækingsafvanding", som forventes indsamlet og indlagt i AMS i 2015.

Jeg finder Banedanmarks tiltag tilfredsstillende og betragter punktet som afsluttet.

#### **V. Transportministeriets tilsyn med Banedanmark**

39. Rigsrevisionen anbefalede i beretningen, at Transportministeriet fortsat i en periode førte et intensivt tilsyn i form af en tæt og målrettet opfølgning på udviklingen af Banedanmark.

40. Transportministeriets tilsyn med Banedanmark er ændret 3 gange i perioden 2008-2010. Den seneste ændring skete i tilknytning til, at Banedanmarks bestyrelse blev nedlagt i juni 2010.

Rigsrevisionen har gennemgået Transportministeriets materiale i tilknytning til tilsynet med Banedanmark i perioden 2008-2010. Gennemgangen viste, at materialet løbende bliver opdateret, og at ministeriet fortløbende udarbejder en aktionsliste over sager til drøftelse mel-



lem ministeriet og Banedanmark. Ministeriet har i dialogen med Banedanmark fx fokus på bevillingssager, som ministeriet stiller uddybende spørgsmål til og aktivt følger op på.

41. Transportministeriet har oplyst, at ministeriet vil fortsætte med at føre et intensivt tilsyn med Banedanmark i de kommende år.

42. Jeg finder det tilfredsstillende, at Transportministeriet fortsat fører et intensivt tilsyn med Banedanmark. Jeg betragter punktet som afsluttet.

## VI. Sammenfatning

### *Styrkelsen af Banedanmarks økonomi- og projektstyring*

43. Jeg kan samlet konstatere, at Transportministeriet, Finansministeriet og Banedanmark arbejder på at professionalisere Banedanmarks organisation, herunder økonomi- og projektstyringen.

Det er min opfattelse, at der ikke har været en tilfredsstillende fremdrift med at forbedre Banedanmarks økonomi- og projektstyring og i at nå målene for effektivisering. Nogle af Banedanmarks projekter bliver fortsat dyrere end forventet, og en tilpasset form for ny anlægsbudgettering er endnu ikke implementeret fuldt ud. Projektstyringen er fortsat ikke på plads, idet Banedanmark stadig har behov for at have et særligt fokus på denne.

Jeg finder, at der fortsat er behov for fokus på Banedanmarks økonomi- og projektstyring, så Banedanmark kan håndtere udmøntningen af trafikaftalen.

Jeg vil fortsat følge Banedanmarks økonomi- og projektstyring.

### *Opgørelsen af efterslæbet*

44. Jeg kan konstatere, at Banedanmark efter trafikaftalen har revurderet opgørelsen af vedligeholdelseefterslæbet. Jeg finder det tilfredsstillende, at målene i perioden 2007-2009 for afvikling af vedligeholdelseefterslæbet er indfriet.

Jeg kan konstatere, at Banedanmark både har over- og undervurderet restlevetiden på skinnerne og undervurderet fornyelsesbehovet i tilknytning til ballast og underbund, men at Banedanmark forventer at afvikle det resterende efterslæb på fornyelse inden for rammeperioden.

Jeg må konstatere, at Banedanmarks opgørelse af og viden om fornyelseefterslæbet stadig er behæftet med betydelig usikkerhed, idet Banedanmark fortsat ikke har en tilstrækkelig sikker dokumentation til at kunne opgøre fornyelsesbehovet. Det er derfor væsentligt, at Transportministeriet og Banedanmark fremmer udviklingen af en ny model til at analysere fornyelses- og vedligeholdelsesbehovet på sporene.

Jeg vil fortsat følge udviklingen i Banedanmarks afvikling af efterslæbet på fornyelse.

### *Integrationen af Banedanmarks økonomistyringssystem SAP og Asset Management Systemet (AMS)*

45. Jeg kan konstatere, at Banedanmark har valgt at anvende et vedligeholdelsesmodul i SAP til at foretage en fremadrettet styring af jernbaneinfrastrukturen, og at alle relevante stam- og tilstandsdata færdiggøres og indlægges i AMS i løbet af 2010, bortset fra "Strækningssafvanding", som forventes indsamlet og indlagt i AMS i 2015.

Jeg finder Banedanmarks tiltag tilfredsstillende og betragter punktet som afsluttet.

### *Transportministeriets tilsyn med Banedanmark*

46. Jeg finder det tilfredsstillende, at Transportministeriet fortsat fører et intensivt tilsyn med Banedanmark. Jeg betragter punktet som afsluttet.

47. Jeg vil følge udviklingen på følgende områder:

- Banedanmarks økonomi- og projektstyring
- udviklingen i Banedanmarks afvikling af efterslæbet på fornyelse.

Jeg vil orientere Statsrevisorerne om resultatet af min opfølgning.

Kirsten Leth-Nissen  
fg.

---