



TRANSPORTMINISTEREN

Finansudvalget

Folketinget

Kopi:

Transport- og Boligudvalget

Folketinget

Dato 19. september 2019
J. nr. 2019-1887

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Justering af korrektionstillæg på vejprojekter

Der blev med akt 16 af 24. oktober 2006 indført nye budgetteringsprincipper for anlægsprojekter på det daværende Transport- og Energiministeriets, i dag Transport- og Boligministeriets, område. Principperne, der kaldes Ny Anlægsbudgettering, omfatter vej- og baneprojekter, der er vedtaget ved anlægslov eller optaget på Finansloven med en særskilt bevilling.

Hensigten med indførelsen af Ny anlægsbudgettering var at forbedre den udgiftspolitiske styring og grundlaget for prioritering af nye anlægsprojekter. Dette skulle bl.a. ske med indførelse af korrektionstillæg fastsat som en fast procentdel af basisoverslagene på anlægsprojekterne. De faste korrektionstillæg skulle således til forskel fra den tidligere praksis ikke fastsættes individuelt for det enkelte projekt med udgangspunkt i de projektspecifikke forhold, men blev fastsat ud fra en generel erfaring som ens procentsatser for alle projekterne. Korrektionstillæggene blev fastsat til 50 pct. i fase 1 (forundersøgelse) og 30 pct. i fase 2 (beslutningsgrundlag) bestående i en projektreserve på 10 pct. og en central reserve på 20 pct. Den samlede projektbevilling består således i Ny Anlægsbudgettering af basisoverslaget plus korrektionstillægget.

Transport- og Boligministeriet vurderer, at der i dag eksisterer et tilstrækkeligt erfaringsgrundlag til at konkludere, at Ny Anlægsbudgettering har virket efter hensigten på vejområdet, hvor der har kunnet konstateres mindreforbrug og dermed mindretrek på de afsatte reserver på tværs af en lang række projekter.

På baggrund af de væsentlige mindreforbrug på vejområdet agter Transport- og Boligministeriet derfor at reducere reservestørrelserne for kommende vejprojekter fra 50 pct. til 40 pct. i fase 1 og i fase 2 fra 30 pct. til 15 pct., fordelt på 10 pct. i projektreserve og 5 pct. i central reserve. For projekter hvor der i væsentlig grad indgår anlægslementer over eller under vand, fastholdes de eksisterende reservesatser dog for de dele af projekterne som etableres over eller under vand. Dette er begrundet i, at denne type projekter erfaringsmæssigt vurde-



res at være mere komplekse og risikable, samt at der på nuværende tidspunkt ikke foreligger et tilstrækkeligt datagrundlag til at foretage en justering.

Side 2/2

Mens vejprojekter generelt har udvist mindreforbrug og mindretræk på de afsatte reserver, er der ikke samme klarhed om budgetsikkerheden for baneprojekter budgetteret efter principperne i Ny Anlægsbudgettering, bl.a. fordi kun få baneprojekter – som typisk har en længere anlægsperiode end vejprojekter – er endeligt færdiggjorte. Der er endvidere en række igangværende baneprojekter, hvor der har vist sig behov for at trække på den centrale anlægsreserve, dvs. projekterne har haft brug for midler ud over de 10 pct., som er afsat i projekterserven. På den baggrund fastholdes de nuværende reservestørrelser på baneprojekter.

Ændringerne træder i kraft for kommende vejprojekter. Det er aftalt med Finansministeriet, at de relevante afsnit af Budgetvejledningen om Ny Anlægsbudgettering konsekvensrettes ved førstkomende opdatering af Budgetvejledningen.

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht