



MINISTEREN

Statsrevisorernes Sekretariat
Christiansborg
1240 København K
ministersvar@ft.dk

Dato 25. maj 2009
Dok.id
J. nr. 013-83
Deres ref.

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Kopi til:

Rigsrevisor Henrik Otbo
Landegreven 4
Postboks 9009
1022 København K

Svar på Statsrevisorernes bemærkninger til Rigsrevisionens beretning om budgetoverskridelser i statslige bygge- og anlægsprojekter

Statsrevisoratet har med brev af 25. marts 2009 bedt mig om at redegøre for hvilke overvejelser og foranstaltninger, jeg finder, at Rigsrevisionens beretning 8/2008 om budgetoverskridelser i statslige bygge- og anlægsprojekter samt Statsrevisorernes bemærkninger hertil måtte give anledning til.

Nedenfor følger min redegørelse herfor, der endvidere er sendt i et eksemplar til rigsrevisor Henrik Otbo.

Formålet med Rigsrevisionens beretning er at undersøge årsagerne til, at det endelige regnskab i visse projekter væsentligt har overskredet det budget, der er baseret på den oprindelige bevilling, samt at undersøge hvordan planlægning og gennemførelsen af statslige bygge- og anlægsprojekter forbedres.

Rigsrevisionen kommer i deres beretning med fem anbefalinger til at sikre, at gennemførelsen af statslige bygge- og anlægsprojekter forbedres:

1. I højere grad at synliggøre de risici, der er ved projektet, bl.a. ved at udarbejde og bruge projektspecifikke risikotillæg på baggrund af konkrete analyser
2. Systematisk at indsamle og anvende nøgletal om enhedspriser på anlægsområdet, fx på vej- og baneområdet
3. At minimere tiden mellem beslutningen om og igangsættelsen af et projekt
4. At udarbejde kataloger over mulige besparelser i den indledende projektfase med henblik på at kunne finansiere evt. uforudsete forhold



5. Systematisk at indsamle nøgletal og erfaringer om entreprenører og rådgivere mv. med henblik på at forebygge fejl og forglemmelser fra bygherre, entreprenør og rådgiver

Side 2/3

Som det fremgår af beretningen, er Transportministeriet i øjeblikket ved at implementere en række nye budgetteringsprincipper under overskriften ”ny anlægsbudgettering”, jf. akt 16 af. 24. oktober 2006. Som jeg vil redegøre for nedenfor, er Transportministeriet allerede ved at implementere en række af Rigsrevisionens anbefalinger. Rigsrevisionens samlede beretning vil indgå i det videre arbejde med udformning og implementering af ny anlægsbudgettering.

Ad 1) Synliggørelse af risici ved projekter

Rigsrevisionens anbefaling er indarbejdet i ny anlægsbudgettering på to måder. For det første tillægges der en generel reserve på enten 50 eller 30 pct. (afhængig af projektets modenhed) til bygherrens mest realistiske budget, dvs. det budget som bygherren faktisk mener at kunne gennemføre projektet for. Ud af den samlede reserve tilgår 1/3 bygherren som et projektspecifikt tillæg, mens 2/3 tilgår en central reserve til at imødegå fordyrelser på tværs af Transportministeriets samlede projektportefølje. Tillæggene er fastsat på baggrund af en analyse af en række tidligere gennemførte bane- og vejprojekter. Transportministeriet vil løbende følge op på, om tillæggene skal korrigeres på baggrund af erfaringer med projekter gennemført under ny anlægsbudgettering.

For det andet er der som led i implementeringen af ny anlægsbudgettering et krav, at der skal foretages en systematisk risikoanalyse og –opfølgning gennem hele projektets liv. Som en del af den systematiske risikoanalyse skal bygherren overveje, om der skal afsættes midler til at imødegå særlige risici ud over det, der lægger i de generelle tillæg. Dermed synliggøres helt særlige risici ved det enkelte projekt.

Ad 2) Systematisk indsamling og anvendelse af enhedspriser

Udgangspunktet for ny anlægsbudgettering er, at budgetteringen skal ske på baggrund af erfaringsbaserede priser. Derfor er hhv. Banedanmark og Vejdirektoratet ved at indsamle og dokumentere enhedspriser, der kan anvendes hertil. På nuværende tidspunkt er populationen, der ligger til grund for enhedspriserne på såvel bane- som vejområdet, ikke tilstrækkeligt, hvorfor tilvejebringelsen af flere og mere valide nøgletal er et centralt element i implementeringen af ny anlægsbudgettering.

Ad 3) Minimere tiden mellem beslutningen om og igangsættelsen af et projekt

I forbindelse med ny anlægsbudgettering arbejdes der med en række tidsgrænser for, hvornår et beslutningsgrundlag skal opdateres, således at der træffes beslutning på baggrund af et aktuelt grundlag. Vurderingen af beslutningsgrundlagets aktualitet vil altid være en konkret vurdering henset til den meget



store forskel i såvel størrelse som kompleksitet af de projekter, der gennemføres på Transportministeriets område.

Side 3/3

Ad 4) Udarbejde kataloger over mulige besparelser i den indledende projektfase så evt. uforudsete forhold kan finansieres

Det følger af ny anlægsbudgettering, at det altid skal overvejes, om der er potentielle reduktioner, forenklinger og besparelser, som kan anvendes, hvis forudsætningerne for projektet ændres. Endvidere skal dette indgå i den eksterne kvalitetssikring af projektgrundlaget, der skal gennemføres for alle projekter med en totaludgift på 250 mio. kr. eller derover.

I forbindelse med implementeringen af ny anlægsbudgettering arbejdes der med, hvorledes ovenstående princip mest hensigtsmæssigt implementeres, idet der kan være en række projekter, hvor det i udgangspunktet ikke er muligt at pege på sådanne besparelser.

Ad 5) Systematisk at indsamle nøgletal og erfaringer om entreprenører og rådgivere mv. med henblik på at forebygge fejl og forglemmelser fra bygherre, entreprenør og rådgiver

Som nævnt tidligere indgår det som en integreret del af ny anlægsbudgettering, at der skal udarbejdes en systematisk risikoanalyse, som der løbende skal følges op på. Rigsrevisionens rapport, herunder anbefalingen om at følge op på entreprenører og rådgivere - evt. på baggrund af nøgletal - for at forebygge fejl, vil indgå i institutionernes fremtidige risikostyring af konkrete projekter.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed