

### **Handout vedr. statsrevisorernes kritik af Aarhus Letbane og sammenhæng til statens deltagelse i Letbaneprojektet i Ring 3**

*Styringsmodellen for letbanen på Ring 3 er helt parallel til den model, der tidligere blev anvendt for Aarhus letbane, og som nu kritiseres af statsrevisorerne. Styringsmodellen for letbanen i Aarhus blev ændret i 2015 på baggrund af fordyrelsen.*

- Statsrevisorernes kritik af statens varetagelse af sit medejerskab af Aarhus Letbane har skabt en væsentlig uklarhed i forhold til forventningerne til og normerne for varetagelsen af statens medejerskab i denne type projekter.
- Det er nødvendigt, at der sker en nærmere afklaring og håndtering af denne uklarhed i forhold til projektet om anlæg af letbanen i Ring 3.
- Letbanen i Aarhus skulle i henhold til den oprindelige lov bygges af et selskab, som var et interessentskab mellem staten, Region Midtjylland og Aarhus Kommune, hvor staten ejede 47 pct.
- Selskabet blev ledet af en bestyrelse, som hver interessent udpegede medlemmer til. Staten skulle kun deltage i anlægget og trække sig ud ved overgangen fra anlæg til drift.
- Letbanen på Ring 3 skal bygges af et selskab, som er et interessentskab mellem staten, Region Hovedstaden og de 11 berørte kommuner, hvor staten har en ejerandel på 40 pct. Selskabet ledes af en bestyrelse, som hver interessent udpeger medlemmer til (idet kommunerne udpeger under ét). Efter anlægget af letbanen er det hensigten, at staten udtræder af selskabet.
- **Der er dermed tale om samme styringsmodel for letbanen på Ring 3, som blev anvendt for Aarhus letbane, og som er genstand for Rigsrevisionens og statsrevisorernes kritik.**



## Figur 1. Uddrag af statsrevisorernes kritik

Side 2/3

*"Statsrevisorerne finder det utilfredsstillende, at Transportministeriet har deltaget i anlægget af Aarhus Letbane uden at udvise den professionalisme og det aktive ejerskab, som man må forvente på baggrund af ministeriets erfaringer med anlægsprojekter og selskabsledelse." (side 1)*

*Statsrevisorerne er bekendt med, at hverken kommune eller region er underlagt de statslige budgetterings- og styringsprincipper. Statsrevisorerne finder dog, at der principielt ikke bør være forskel på den professionelle håndtering af større anlægsprojekter, uanset om de foregår i partnerskaber, statsligt, regionalt eller kommunalt regi, jf. erfaringerne med budgetoverskridelse i Eurovision Song Contest 2014." (side 1)*

- Statsrevisorerne krav om, at *"der ikke bør være forskel på den professionelle håndtering af større anlægsprojekter"* uanset om de foregår i statsligt regi eller i partnerskab med regioner og kommuner, indebærer, at der, når staten deltager i et fælles anlægsselskab, skal være samme niveau for statslig budgettering og styring, som ved statens egne projekter i regi af Vejdirektoratet og Banedanmark.
- Det er der per definition ikke en model som den, der oprindeligt blev valgt for Aarhus Letbane, og som fortsat er valgt for letbanen på Ring 3, hvor staten er mindretalsejer og ikke har kontrollerende indflydelse. Som Statsrevisorerne skriver, er *"hverken kommune eller region underlagt de statslige budgetterings og styringsprincipper"*.
- De forhold, som Statsrevisorerne kritiserer, afspejler en række konkrete situationer med interessekonflikter mellem ejerne, hvor Transportministeriet har opfordret til tilbageholdenhed og forsigtighed, mens de lokale parter primært har ønsket at fastholde fremdriften.
- Eksempelvis kritiseres, at Transportministeriet ikke sikrede tilstrækkelige oplysninger om projektets økonomi før man i foråret 2013 godkendte at igangsætte anlægsarbejder for 250 mio. kr. Og at forbruget bl.a. derfor var så stort i foråret 2014, da det stod klart hvor omfattende fordyrelsen var, at man vanskeligt kunne droppe projektet igen.
- Når interessekonflikter opstår, er det i sidste ende styringsmodellen, man må falde tilbage på. Her har Transportministeriet, som mindretalsejer, ikke uden videre kunne gennemtrumfe statens synspunkter over for de andre ejeres, og har været bundet til at finde kompromiser.
- Effekten af det krav statsrevisorerne stiller til statens kontrol i disse anlægsprojekter, er at sikre, at staten ikke risikerer at hænge på merudgifter, som man kun har begrænset mulighed for at påvirke.



- I forlængelse af håndteringen af budgetoverskridelsen i Aarhus Letbane, hvor man øgede statens bidrag, valgte den tidligere regering også at lave styringsmodellen om for at undgå, at staten risikerer at komme til at hæfte for evt. yderligere fordyrelser.
- Herved blev der skabt parallelitet mellem statens engagement i Aarhus Letbane og Odense Letbane. Også i Odense Letbane yder staten et tilskud til anlægget af letbanen men deltager ikke i anlægsselskabet.
- Modellen for statens engagement i letbanen på Ring 3 blev ikke ændret og svarer således fortsat til den tidligere model for Aarhus letbane.

### Tidslinje for letbaneprojekterne i Aarhus og Ring 3

Jan 2009	Med Aftale om en grøn transportpolitik (V, S, DF, R, LA, SF og K) reserveres 500 mio. kr. til en letbane i Aarhus og 1,5 mia. kr. til en kollektiv trafikløsning i Ring 3 i hovedstadsområdet. Senere afsættes yderligere 200 mio. kr. til Aarhus Letbane og 250 mio. kr. til projektet i Ring 3.
Jun 2011	Det aftales på baggrund af en systemvalgsanalyse politisk at arbejde videre med en letbaneløsning i Ring 3, og der indgås en samarbejdsaftale med kommunerne langs Ring 3.
Okt 2011	Der indgås politisk aftale mellem Aarhus Kommune, Region Midtjylland og staten om oprettelse af et fælles anlægsselskab for Aarhus Letbane.
Maj 2012	Lov om Aarhus Letbane vedtages. Loven hjemler dels oprettelsen af et anlægsselskab dels selve anlægget af letbanen. Aarhus Letbane I/S stiftes i august 2012.
Jun 2013	Der indgås en principaftale mellem staten, Region Hovedstaden og de 11 kommuner om anlæg og drift af en letbane på Ring 3. Der forudsættes en organisering svarende til Aarhus-modellen
Feb 2014	Folketinget vedtager lov om Letbane på Ring 3. Loven er en projekteringslov og hjemler samtidig oprettelsen af et letbaneselskab, Hovedstadens Letbane I/S.
Mar 2014	Efter udbud af hovedentreprisen ”Transportsystemet” (skinner, tog mv.), konstaterer ejerne, at Aarhus Letbane er fordyret med ca. 700 mio. kr.
Jun 2014	Politisk aftale mellem staten, Region Midtjylland og Aarhus Kommune om at håndtering af fordyrelsen. Aftalen indebærer også at staten udtræder af Aarhus Letbane I/S.
Feb 2015	Folketinget vedtager Lov om ændring af Lov om Aarhus Letbane, og staten træder ud af Aarhus Letbane I/S. Staten yder herefter alene et tilskud og hæfter ikke for evt. yderligere fordyrelser.
Jan 2016	Der fremsættes forslag til anlægslov for letbanen i Ring 3 i form af en ændringslov til projekteringsloven fra 2013. Forslaget viderefører den hidtidige styringsmodel.
Apr 2016	Statsrevisorerne udtaler kritik af styringsmodellen for Aarhus Letbane.