

også i oppositionen er vilje til at medvirke til genopretningen.

Genopretningen af jernbanenettet er en stor opgave, og det har situationen omkring Banedanmark igennem sommeren og efteråret 2005 da også vist. Der har været betydelige problemer med sporene, som resulterede i hastighedsnedsættelser og resulterede i, at togene ikke kørte til tiden.

På den baggrund er der i trafikaftalen fra efteråret 2005 afsat 200 mio. kr. til ekstra sporarbejde, så køreplanerne kan gennemføres, og så vi får flere tog til tiden i 2006. Der er også afsat 20 mio. kr. til en analyse af strategier for udskiftning af signalerne.

Der har samtidig kunnet konstateres ledelses- og styringsmæssige problemer i Banedanmark. Det er bl.a. som anført af forespørgerne blevet kritiseret af Rigsrevisionen. Rigsrevisionen har også kritiseret transport- og energiministerens tilsyn med Banedanmark og det forhold, at der i nogle tilfælde er givet mangelfulde oplysninger til Folketingets Finansudvalg.

Kl. 15.10

Transport- og energiministeren og jeg er enige om, at disse forhold er meget beklagelige, og jeg har da også noteret mig, at transport- og energiministeren har taget en række initiativer for at rette op på situationen.

Bestyrelsen for Banedanmark er blevet gjort ansvarshavende for at sikre en mere handlekraftig og entydig ledelsesstruktur. Der er ansat en ny administrerende direktør, og der er udlånt ressourcer fra departementet til at styrke den daglige ledelse af Banedanmark.

Transport- og energiministeren har også iværksat en række tiltag med henblik på en betydelig styrkelse af ministerens tilsyn med Banedanmark, og jeg vil overlade det til transport- og energiministeren nærmere at redegøre for disse initiativer.

Transport- og energiministeren har også beklaget, at oplysninger til Folketinget i nogle tilfælde ikke har været præcise nok. Og jeg er selv sagt enig med transport- og energiministeren i, at de oplysninger, der går til Folketinget, skal være præcise.

Jeg har noteret mig, at rigsrevisor har vurderet, at transport- og energiministerens redegørelse for de foranstaltninger, som Rigsrevisionens beretning har givet ministeren anledning til, er tilfredsstillende. Så på den baggrund agter jeg ikke at drage yderligere konsekvenser af denne sag.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Som alle ved, har jernbanen siden midten af 1990'erne undergået en gennemgribende forandring. Først blev de tidligere Danske Statsbaner splittet op i en række dele, bl.a. jernbanevirksomheden DSB og infrastrukturforvalteren Banestyrelsen. I 2003 skete endnu en opsplittning, da Trafikstyrelsen blev oprettet som jernbanemyndighed og Banedanmark som produktionsvirksomhed.

Der har helt fra Banestyrelsens etablering været behov for at arbejde med styring af økonomi og anlægsprojekter. Vi har arbejdet på at sikre gode rammer for økonomi- og produktionsstyringen, bl.a. ved at rendyrke og forenkle Banedanmarks opgaveportefølje.

I 2003 blev lov om Banedanmark vedtaget med tilslutning fra alle Folketingets partier på nær Enhedslisten. I loven blev det lagt fast, at Banedanmark var en produktionsvirksomhed, men også en særlig type virksomhed, som skulle styres både som et selskab og som en statsvirksomhed. Som selskab skulle Banedanmark have en bestyrelse, og efter en overgangsperiode skulle bestyrelsen gives beføjelser til at være Banedanmarks egentlige øverste ledelse.

Som statsvirksomhed var det forudsat, at Banedanmark skulle være bevillingsstyret via finansloven, fordi Banedanmark har en hovedfinansieringskilde, nemlig de bevillinger, som Folketinget tildeler virksomheden. Formålet med denne særlige organisering var at målrette indsatsen mod de problemer, der har vist sig vedrørende Banestyrelsen.

Vi har tidligere forsøgt at skabe grundlag for forbedring af de forhold, der er blevet kritiseret. Men bl.a. Rigsrevisionens kritik har vist, at vi ikke gjorde det godt nok. Det har jeg klart beklaget, og den beklagelse vil jeg også gerne gentage her fra Folketingets talerstol.

Kritikken har givet mig anledning til, at styring af og tilsyn med Banedanmark igen er blevet overvejet. Konsekvenserne af disse overvejelser er, at den styringsmæssige model siden efteråret 2005 er blevet ændret, og tilsynet med Banedanmark er i dag skærpet betydeligt.

Formålet med departementets tilsyn med Banedanmark er at sikre opfyldelsen af de af Folketinget fastsatte mål inden for de økonomiske rammer. Departementets tilsyn med Banedanmark er blevet skærpet betydeligt. Tilsynet baserer sig på tre former for tilsyn: