



Notat til Statsrevisorerne om
beretning om genopretning af
jernbaneinfrastrukturen

Marts
2013

revision
revision

revision

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

1. marts 2013

RN 401/13

1. I dette notat følger jeg op på sagen om genopretning af jernbaneinfrastrukturen, som blev indledt med en beretning i marts 2008.

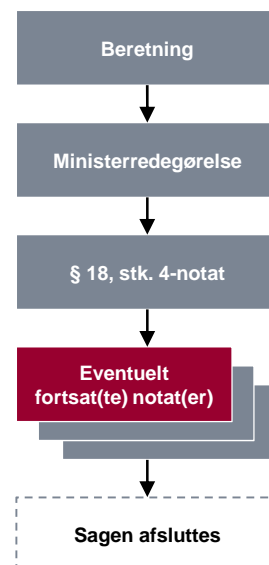
Notatet handler om Banedanmarks økonomi- og projektstyring og udviklingen i Banedanmarks afvikling af efterslæbet på fornyelse.

Notatet indeholder følgende konklusion:

Jeg finder samlet Banedanmarks initiativer til at realisere formålet med trafikaftalen fra 2007 om genopretning af jernbaneinfrastrukturen tilfredsstillende. Det er derfor min opfattelse, at sagen kan afsluttes med dette notat.

Jeg bygger min konklusion på følgende:

- Banedanmark har implementeret en tilpasset form for ny anlægsbudgettering, som anvendes i alle fornyelsesprojekter. Banedanmark har desuden fået klarlagt de informationer, der er nødvendige for at kunne afrapportere som forudsat i henhold til ny anlægsbudgettering. Der er dermed skabt grundlag for en styrket økonomistyring i Banedanmark.
- Banedanmark har i perioden 2007-2011 ikke opnået den forventede gennemsnitlige effektivisering på 2 % om året som forudsat i trafikaftalen, men forventer at opfylde målet ved udgangen af 2014, hvor trafikaftalen udløber.
- Banedanmark har indført en ensrettet afrapportering, som bliver anvendt i ledelsesrapporteringen og i forbindelse med opfølgningen på performance og kvalitet inden for anlægs- og fornyelsesprojekter. Inden udgangen af 2014 forventer Banedanmark at styre Banedanmarks samlede projektportefølje efter den samme projektstyringsmodel. Der er dermed skabt grundlag for en styrket projektstyring i Banedanmark.
- Banedanmark forventer, at efterslæbet på sporfornyelse er afviklet inden for rammeperioden ved udgangen af 2014. Banedanmark har forbedret den sporanalysemodel, der bliver anvendt til at analysere behovet for vedligeholdelse og fornyelse og til at estimere udgifterne hertil.

Sagsforløb for en større undersøgelse

Du kan læse mere om forløbet og de enkelte step på www.rigsrevisionen.dk

I. Baggrund

2. Jeg afgav i marts 2008 en beretning om genopretning af jernbaneinfrastrukturen. Beretningen handlede om Transportministeriets tilsyn med Banedanmark, og om hvorvidt Banedanmarks styring var inde i en tilfredsstillende udvikling, der skabte et godt grundlag for at realisere formålet med "Aftale om trafik for 2007". Beretningen viste, at Banedanmark ikke havde udarbejdet en egentlig plan for afvikling af vedligeholdelseefterslæbet for 2007 svarende til fornyelsesplanen, og at der var usikkerhed om størrelsen på efterslæbet. Det var derfor forbundet med usikkerhed, om afviklingen af efterslæbet inden for vedligeholdelse kunne realiseres som forudsat.

3. Da Statsrevisorerne behandlede beretningen, bemærkede de, at genopretningen af jernbaneinfrastrukturen med hensyn til regularitet, økonomi og tidsplan fortsat var et meget usikkert projekt.

4. Som svar på beretningen afgav transportministeren en redegørelse til Statsrevisorerne i maj 2008. Heri oplyste ministeren, at der fortsat ville være behov for en tæt og målrettet opfølgning på udviklingen i Banedanmark, indtil effekten af de igangsatte og planlagte initiativer vurderedes at være slået tilstrækkeligt igennem. Desuden oplyste ministeren, at der skulle være særligt fokus på forbedringen af Banedanmarks viden om jernbaneinfrastrukturens tilstand og forbedringen af Banedanmarks økonomi- og projektstyring.

5. På baggrund af ministerredegørelsen afgav jeg i juni 2008 et notat i henhold til rigsrevisorlovens § 18, stk. 4, hvori jeg fremlagde mine planer for den videre opfølgning på beretningen. Notatet findes i Endelig betænkning over statsregnskabet for 2007, s. 90-92. Det fremgår af notatet, at Rigsrevisionen vil følge udviklingen på følgende områder:

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

6. Rigsrevisionen fulgte op på de 4 områder i et notat af 8. marts 2011, hvori det blev konkluderet, at der ikke havde været en tilfredsstillende fremdrift med at forbedre Banedanmarks økonomi- og projektstyring og i at nå målene for effektivisering. Nogle af Banedanmarks projekter blev fortsat dyrere end forventet, og en tilpasset form for ny anlægsgudgørelse var endnu ikke implementeret fuldt ud. Projektstyringen var fortsat ikke på plads, idet Banedanmark stadig havde behov for at have et særligt fokus på denne.

Desuden blev det konstateret, at Banedanmarks opgørelse af og viden om fornyelseefterslæbet stadig var behæftet med betydelig usikkerhed, idet Banedanmark fortsat ikke havde en tilstrækkelig sikker dokumentation til at kunne opgøre fornyelsesbehovet. Det var derfor væsentligt, at Transportministeriet og Banedanmark fremmede udviklingen af en ny model til at analysere fornyelses- og vedligeholdelsesbehovet på sporene.

Endelig fandt jeg Banedanmarks tiltag vedrørende integrationen af økonomistyringssystemet SAP og Asset Management Systemet samt ministeriets tilsyn tilfredsstillende og betragtede punkterne som afsluttet.

7. I dette notat redegør jeg for resultaterne af min opfølgning på de 2 udestående punkter:

- styrkelsen af Banedanmarks økonomi- og projektstyring
- opgørelsen af efterslæbet.

Hele sagen og dens dokumenter kan følges på www.rigsrevisionen.dk og på www.ft.dk/Statsrevisorerne.

II. Transportministerens initiativer

8. Jeg gennemgår i det følgende transportministerens initiativer i forhold til de udestående punkter. Gennemgangen er baseret på møder og brevveksling med Transportministeriet og Banedanmark. Rigsrevisionen har derudover gennemgået materiale fra Transportministeriet og Banedanmark.

Banedanmarks økonomi- og projektstyring

9. Beretningen viste, at Banedanmarks arbejde med at forbedre økonomi- og projektstyringen ikke havde en tilfredsstillende fremdrift.

I mit notat af 8. marts 2011 kunne jeg konstatere, at Transportministeriet, Finansministeriet og Banedanmark arbejdede på at professionalisere Banedanmarks organisation, herunder økonomi- og projektstyringen. Det var min opfattelse, at der fortsat ikke var en tilfredsstillende fremdrift med at forbedre Banedanmarks økonomi- og projektstyring og i at nå målene for effektivisering.

Endelig fandt jeg, at der fortsat var behov for fokus på Banedanmarks økonomi- og projektstyring, så Banedanmark kunne håndtere udmøntningen af trafiktaalen.

Økonomistyring

10. Rigsrevisionens notat af 8. marts 2011 viste, at Banedanmark fortsat arbejdede på at få implementeret en tilpasset form for ny anlægsbudgettering i forhold til fornyelsesprojekter. Banedanmark arbejdede med at få klarlagt de informationer, der var nødvendige for at kunne afrapportere som forudsat i henhold til ny anlægsbudgettering.

11. Som opfølgning på resultatkontrakten for 2011-2014 mellem Banedanmark og Transportministeriet gennemførte Banedanmark i 2011 en analyse af de projekter, der var igangsat efter vedtagelsen af ny anlægsbudgettering.

Analysen viste, at anvendelsen af ny anlægsbudgettering var blevet mere stringent, og at opsamlede erfaringer fra tidligere projekter i et stadigt stigende omfang blev anvendt i budgetteringen af nye projekter. Begge forhold bidrog ifølge analysen til en forøget budgetsikkerhed.

12. Rigsrevisionens opfølgning viser, at Banedanmark har implementeret en tilpasset form for ny anlægsbudgettering, idet alle fornyelsesprojekter anvender denne. Rigsrevisionen har gennemgået dele af det materiale, der udarbejdes som fast standard, når et projekt anvender ny anlægsbudgettering. Ny anlægsbudgettering er implementeret i arbejdsprocesserne og anvendes i det daglige arbejde. Endvidere opdateres projekternes budgetter ved faseskift, og projekterne evalueres i forhold til ny anlægsbudgettering. Rigsrevisionens gennemgang har dermed vist, at Banedanmark har fået klarlagt de informationer, der er nødvendige for at kunne afrapportere som forudsat i henhold til ny anlægsbudgettering. Gennemgangen har dog samtidig vist, at Banedanmark fortsat arbejder med at få automatiseret alle arbejdsprocesserne, der anvendes ved ny anlægsbudgettering i det daglige arbejde. Den manglende automatisering har ifølge Banedanmark ikke betydning for brugen af ny anlægsbudgettering eller for den nødvendige ledelsesinformation.

Ny anlægsbudgettering

Anlægsprojekter på vej- og baneområdet, der vedtages ved anlægslov og/eller indarbejdes med en selvstændig projektbevilling på finansloven for 2007 og frem, skal i henhold til Akt 16 24/10 2006 overholde nye budgetteringsprincipper, der samlet omtales som ny anlægsbudgettering.

Fornyelses- og vedligeholdelsesprojekter er ikke omfattet af ny anlægsbudgettering, men i forbindelse med fornyelsesprojekter arbejder Banedanmark med en tilpasset form for ny anlægsbudgettering.

Effektivisering

13. Banedanmark skulle ifølge "Aftale om trafik for 2007" 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 (konto 28.63.01), fornyelse og vedligeholdelse af jernbanenet-tet (konto 28.63.05) og anlægsbevillingen (konto 28.62.02).

14. Banedanmark har oplyst, at Banedanmarks driftskonto (28.63.01) – efter ønske fra Transportministeriets departement og efter aftale med Finansministeriet – fra og med 2011 ikke længere indgår i den fremtidige effektiviseringsopgørelse. Det skyldes, at effektiviseringen på driftskontoen generelt påvirkes af en række forhold fra bl.a. Signalprogrammet, som betyder, at resultaterne vil have relativt store udsving mellem årene. Beregningsgrundlaget for effektiviseringsopgørelsen er dermed justeret, men det har ingen betydning for, hvor meget Banedanmark skal opnå i effektivisering.

15. Det fremgik af Rigsrevisionens notat af 8. marts 2011, at Banedanmark gennemsnitligt havde effektiviseret 1,4 % pr. år, svarende til 119 mio. kr. i perioden 2007-2009.

16. I Banedanmarks halvårslige "Afrapportering på Aftale om trafik for 2007, foråret 2012", har Banedanmark opgjort den samlede effektivisering for 2010 til 2,5 % og for 2011 til 0,5 % samt den gennemsnitlige akkumulerede effektivisering for perioden 2007-2011 til 1,8 % pr. år. Banedanmark har oplyst, at den manglende effektivisering i 2011 er et resultat af et begrænset antal afsluttede projekter, hvor bl.a. verserende ekstrakrav fra entreprenører har forsinket økonomisk lukning af en række projekter.

Banedanmark skal derfor i de resterende 3 år af aftaleperioden (2012-2014) gennemsnitligt effektivisere for 2,3 %, svarende til ca. 73,6 mio. kr. om året, hvis Banedanmark skal indfri det samlede krav om effektivisering.

17. Banedanmark har oplyst, at Banedanmark fortsat forventer at leve op til en gennemsnitlig, akkumuleret effektivisering på 2 % pr. år for perioden 2007-2014. Det skyldes 3 forhold. For det første vil et forøget antal afsluttede projekter i 2012 bidrage til at forbedre effektiviseringsresultatet. For det andet har en ekstern budgetanalyse fra 2012 af Banedanmark vist, at der er et effektiviseringspotentiale i bl.a. fornyelses- og vedligeholdelsesprojekterne. For det tredje vil en forbedret projektstyring på baggrund af de strategiske projekter ifølge Banedanmark bidrage til at øge effektiviteten på både fornyelses- og vedligeholdelsesprojekter.

18. Jeg finder det tilfredsstillende, at Banedanmark anvender den tilpassede form for ny anlægsbudgettering i økonomistyringen som forudsat, og at Banedanmark har fået klarlagt de informationer, der er nødvendige for at kunne anvende ny anlægsbudgettering.

Jeg forudsætter, at Banedanmark fortsat arbejder på at automatisere processerne i den løbende budgetopfølgning, fordi en automatisering medvirker til at styrke økonomistyringen og sikre en rettidig og konsistent løbende opfølgning på projekterne.

Jeg kan konstatere, at Banedanmark fortsat ikke har opnået den forventede gennemsnitlige effektivisering på 2 % om året som forudsat i trafikaftalen.

Jeg forventer, at resultaterne af budgetanalyserne og de strategiske projekter vil have en positiv virkning på effektiviseringen, men kan konstatere, at Banedanmark fortsat skal have fokus på at opfylde målet om en gennemsnitlig årlig effektivisering på 2 %.

Projektstyring

19. Det fremgik af mit notat af 8. marts 2011, 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 "Aftale om trafik for 2007". Strategiplanen var opdelt i de 3 indsatsområder "Styr på processerne", "Styr på performance" og "Styr på aktiverne". Banedanmark vurderede ved en evaluering af strategiplanen, at planens overordnede mål var nået.

20. Banedanmark satte umiddelbart efter afslutningen af strategiplanen strategiprojektet "Styr på projekterne" i gang.

Banedanmark har oplyst, at strategiprojektet "Styr på projekterne" blev afsluttet i 2011. Resultat af projektet er bl.a., at afdelingen "Anlæg og Fornyelse" er blevet styrket, og ansvaret er tydeliggjort i forhold til både projekt- og personaleledelsen. Der er blevet etableret stabsfunktioner, som på tværs understøtter systemer, målstyring, processer og kvalitet i forbindelse med jernbanesikkerhed. Desuden er der indført en ensartet rapportering på tværs af projektporteføljen i "Anlæg og Fornyelse", som bl.a. bliver anvendt aktivt i ledelsesrapportering og i forbindelse med opfølgning på performance og kvalitet.

Banedanmark planlægger i en ny strategiplan for perioden 2015-2020 fortsat at arbejde med at forbedre projektstyringen.

21. Banedanmark har oplyst, at det nuværende strategiske projekt "Fremtidens Jernbane" vil løbe i perioden 2011-2014. I strategiprojektet indgår bl.a. det strategiske tema "Professionelle projekter". Dette er en videreudvikling af mange af de foregående års initiativer.

I det strategiske tema "Professionelle projekter" indgår bl.a. programmet "Professionel projektledelse", hvor Banedanmark indfører en projektstyringsmodel (PRINCE2).

22. Banedanmark har oplyst, at det tidligere projekt "Styr på projekterne" havde fokus på fornyelsesprojekterne. PRINCE2-metoden er blevet tilpasset Banedanmarks organisation og skal dække den samlede projektportefølje, dvs. både strategiske projekter, anlægsprojekter, fornyelsesprojekter og it-projekter. For økonomi-, kontrakt- og produktleverancestyring er det forventningen, at det nu vil være muligt at få etableret ét samlet system, som lever op til de krav, der stilles i de forskellige dele af Banedanmarks forretning, herunder en understøttelse af kontraktstyring og tids- og resurseplanlægning.

23. Banedanmark er i gang med at analysere behovet for vedligehold og fornyelse i perioden 2015-2020 i projektet "Perspektiv 2020". Analysens formål er at afklare det samlede økonomiske behov og sikre den bedst mulige sammenhæng mellem Banedanmarks vedligeholdelses-, fornyelses- og anlægsaktiviteter. Der er tale om et forberedelsesarbejde forud for fastlæggelse af bevillingsniveauet til området fra 2015-2020. Banedanmark har oplyst, at de forventer at bruge PRINCE2-metoden på alle fremtidige projekter, herunder også i den fremtidige planlægning og udførelse af projekterne under "Perspektiv 2020".

24. Rigsrevisionens opfølgning viser, at Banedanmark fortsat arbejder med at implementere de forskellige temaer og programmer under strategiprojektet, og at der sker en gradvis ensretning af projekterne.

25. Rigsrevisionens opfølgning har vist, at Banedanmark i 11 år har gennemført strategiprojekter, der skulle bidrage til at professionalisere Banedanmarks organisation i almindelighed og økonomi- og projektstyringen i særdeleshed. Banedanmark har i det seneste projekt "Styr på banen, Strategiplan 2006-2009" opfyldt planens centrale mål. Banedanmark har siden 2001 igangsat 6 strategiprojekter, hvor der har været fokus på processerne i "Anlæg og fornyelse". Det har været kendetegnende for strategiprojekterne, at de samme temaer er gået igen. Rigsrevisionen anerkender, at det i en stor projektorganisation som Banedanmark er nødvendigt fortløbende at have fokus på projekt- og økonomistyringen.

Banedanmarks strategiske projekter

- 2001-2002: Forretningsprojektet
- 2003-2004: Handlingsplanen "Her & Nu-projekter"
- 2006: "Projekter på skinner"
- 2006-2009: "Styr på banen, Strategiplan 2006-2009"
- 2010: "Styr på projekterne"
- 2011-2014: "Fremtidens Jernbane".

Rigsrevisionen finder dog, at Banedanmarks styrkelse af økonomi- og projektstyringen har haft et langstrakt forløb, og at Banedanmark bør overveje, hvornår det vil være relevant at stoppe op og gennemføre en evaluering af organisationsprojekterne.

26. Jeg kan konstatere, at Banedanmark fortsat arbejder med at professionalisere projektstyringen og vil ikke følge punktet yderligere. Jeg finder dog, at Banedanmark bør evaluere organisationsprojekterne og sikre, at de direkte og indirekte omkostninger til de vedvarende organisationsprojekter fortsat står mål med udbyttet af disse.

Jeg finder samlet Banedanmarks tiltag tilfredsstillende og betragter punktet som afsluttet.

Udviklingen i Banedanmarks afvikling af efterslæbet på fornyelse.

27. Beretningen viste, at Banedanmarks opgørelse af og viden om efterslæbet var usikker.

Det fremgik af mit notat af 8. marts 2011, at Banedanmarks opgørelse af og viden om fornyelsesefterslæbet var behæftet med betydelig usikkerhed, idet Banedanmark fortsat ikke havde en tilstrækkelig sikker dokumentation til at kunne opgøre fornyelsesbehovet. Det var derfor væsentligt, at Transportministeriet og Banedanmark fremmede udviklingen af en ny model til at analysere fornyelses- og vedligeholdelsesbehovet på sporene.

28. Banedanmarks trafikaftale udløber med udgangen af 2014. Banedanmark er derfor begyndt arbejdet med at udarbejde et beslutningsoplæg, der kan danne grundlag for at indgå en ny trafikaftale for perioden 2015-2020.

Beslutningsoplægget består bl.a. af en strategisk fornyelsesplan for perioden 2015-2020. Banedanmark foretog i 2011 en foreløbig beregning af niveauet for fornyelse og vedligehold i perioden frem til 2020. Banedanmark har oplyst, at perioden frem til 2020 er set som et samlet hele for at sikre den økonomisk mest fordelagtige anvendelse af midlerne til fornyelse.

29. Banedanmarks fornyelsesplan har typisk været en rullende 3-årig plan. Den seneste fornyelsesplan er kun 2-årig og omfatter perioden 2012-2013. Der blev ved udarbejdelsen af fornyelsesplanen 2012-2013 foretaget en konkret revurdering af igangværende projekter, hvor ny viden indgik. Inden for flere fagområder lægges der op til at udskyde eller udprioritere igangværende fornyelsesaktiviteter for at sikre overensstemmelse i forhold til den strategiske plan, der rækker frem til 2020. Fornyelsesprojekter, der var planlagt til at skulle udføres i 2013, bliver udskudt. Det drejer sig om 5 sporprojekter, som er udskudt til perioden 2015-2020, og de tilhørende brofornyelser.

30. Banedanmarks tekniske gennemgang af de 5 fornyelsesprojekter viste, at det er muligt at udskyde projekterne, mod at der til gengæld bliver udført mindre arbejder på strækningerne og iværksat kompenserende vedligehold.

31. Banedanmark har tidligere udskudt fornyelsesprojekter. Det fremgik af mit notat af 8. marts 2011, at Banedanmark i analysen "Status på aftale om trafik for 2007, forår 2009" havde udskudt fornyelsen af 7 strækninger til efter rammeperioden. Banedanmark havde analyseret strækningerne og vurderede, at der var en længere restlevetid end tidligere antaget.

Banedanmark har oplyst, at Banedanmark fortsat forventer at afvikle efterslæbet for sporfornyelse inden for rammeperioden, men at der ikke vil være fuld geografisk og metode-mæssig overensstemmelse med det, som fremgik af beslutningsgrundlaget for indgåelse af trafikaftalen. Trafikaftalen lægger op til, at Banedanmark har mulighed for at foretage omprioriteringer, hvis der opstår behov for det. Banedanmark skal dog uanset omprioritering levere 1.500 km sporfornyelse i henhold til trafikaftalen. Banedanmark har i de halvårslige afrapporteringer til Folketinget oplyst, hvilke omprioriteringer de har foretaget.

Rigsrevisionens opfølgning viser, at Banedanmark fortsat forventer at afvikle det forventede efterslæb på alle fag ved udgangen af 2014. Tabel 1 viser det forudsatte forbrug på fornyelse og vedligeholdelse sammenholdt med henholdsvis det realiserede forbrug i perioden 2007-2011 og det forventede forbrug i resten af aftaleperioden.

Tabel 1. Forbrug og prognose 2007-2014
(Mio. kr.)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	I alt
Forudsat i "Aftale om trafik for 2007"	2.213	2.816	2.954	2.746	2.707	2.993	2.314	2.298	21.041
Realiseret/prognose	2.281	2.894	2.925	2.789	2.379	2.982	2.297	2.494	21.041
Merforbrug	68	78	÷29	43	÷328	÷11	÷17	196	0

Kilde: Afrapportering på "Aftale om trafik for 2007, foråret 2012".

32. Banedanmark har i 2010-2011 arbejdet med at forbedre sporanalysemodellen, der er en model, som bliver anvendt til at analysere behovet for fornyelse og vedligeholdelse. Det er Rigsrevisionens opfattelse, at den nye version af sporanalysemodellen på en række punkter er blevet forbedret. En af de væsentligste faktorer for sporkomponenternes levetid er vægten af togsættene, og hvor ofte togene kører på skinnerne. I den nye model indgår faktisk gennemført trafik, og vægten af det enkelte togsæt, hvor den gamle version baserede sig på beregnet vægt af materiel og beregnet trafik. Desuden hentes data fra hver sporkomponent fra Banedanmarks Asset Management System. Det betyder, at der fx er mere præcise data om ballast, som tidligere fordyrede projekterne.

Banedanmark har oplyst, at de gennemførte modelkørsler med den nye model på "gamle" projekter har vist, at der er en større pålidelighed i den nye model. Det er derfor Banedanmarks forventning, at opgørelsen af det økonomiske behov til fornyelse og vedligehold i den kommende trafikaftale er mere solidt funderet.

33. Jeg kan konstatere, at Banedanmark har påbegyndt arbejdet med at planlægge den kommende trafikaftales sporfornyelse. Det betyder, at Banedanmark udskyder nogle sporfornyelser for at sikre overensstemmelse til den strategiske plan, der rækker frem til 2020. Jeg har noteret mig, at Banedanmark forventer at indfri trafikaftalens krav om at reducere efterslæbet på sporfornyelse.

Jeg finder det tilfredsstillende, at Banedanmark har forbedret sporanalysemodellen, så det vil være muligt at få en mere sikker dokumentation til at opgøre fornyelses- og vedligeholdelsesbehovet og en efterfølgende estimering af udgifterne hertil.

Jeg finder samlet Banedanmarks tiltag tilfredsstillende, og det er min opfattelse, at punktet kan afsluttes.

III. Afslutning

34. Jeg finder samlet Banedanmarks initiativer til at realisere formålet med trafikaftalen fra 2007 om genopretning af jernbaneinfrastrukturen tilfredsstillende, og det er min opfattelse, at sagen kan afsluttes.