

Hellerup, 2. april 2017

Til Transportudvalget

Vedr.: Den faste forbindelse over Femern Bælt

Til Transportudvalgets orientering fremsender jeg hermed to kritiske analyser af det finansielle beslutningsgrundlag og den eksterne kvalitetssikring af den faste forbindelse over Femern Bælt:

- (1) "Construction and operation of the Fehmarn Belt immersed tunnel is a high-risk business case", Journal of Risk Management, Vol. 6, pp. 1-15, 14 February 2017.
- (2) "External quality assurance of the Fehmarn Belt fixed link business case – too little, too late, and too unreliable", Internal report, Version 1.5, RD&I Consulting, 18 March 2017.

Analyserne har jeg udarbejdet for egen regning og risiko som uafhængig fagligt baseret analytiker uden nogen forudfattet personlig indstilling til en fast forbindelse over Femern Bælt. Min ambition er at bidrage til klarhed over projektets finansielle præmisser og konsekvenser. Beslutningen om at fortsætte eller stoppe projektet bør tages på et oplyst grundlag, hvor også uafhængige kritiske analyser bliver taget i betragtning.

Her er en kort sammenfatning af resultaterne af de to analyser:

- (1) Den faste forbindelse er et finansielt højrisikoprojekt af to grunde. For det første er flere antagelser om projektets væsentlige forudsætninger overoptimistiske. For det andet er den anvendte metode "partiel følsomhedsanalyse" uegnet og utilstrækkelig til at afdække projektets reelle finansielle usikkerheder. Sandsynligheden for en tilbagebetalingstid i "grøn zone", dvs. under 40 år, er praktisk taget lig med nul.
- (2) Transportministeriet har tilkendegivet, at *Ny Anlægsbudgettering* ikke finder anvendelse i forbindelse med tunnelen. Ikke desto mindre har ministeriet rekvireret ekstern kvalitetssikring efter principperne i *Ny Anlægsbudgettering*, som imidlertid ikke er blevet fulgt. Den eksterne kvalitetssikring er i det store og hele "for lidt, for sent og for utroværdig": For lidt, fordi væsentlige områder ikke er blevet kvalitetssikret. For sent, fordi forpligtende beslutninger allerede er blevet taget inden kvalitetssikringen. For utroværdig, fordi kvalitetssikringen er timet forkert, de eksterne konsulenter ikke er uafhængige eller konklusionerne er modsagt af alternative analyser eller faktiske hændelser/udviklinger. Projektet er stadig et højrisikoprojekt.

Med venlig hilsen
Hans Schjær-Jacobsen
Civilingeniør, ph.d., HD
Dyssebakken 19
2900 Hellerup
hansschj@gmail.com

Kopi til Transportministeren