



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 16. maj 2017  
J. nr. 2017-2655

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 19. april 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Roger Matthisen (ALT).

**Spørgsmål nr. 460:**

Hvordan vurderer ministeren validiteten og plausibiliteten af de to analyser vedrørende Femern Bælt-forbindelsen, der er udarbejdet af Hans Schjær-Jacobsen og oversendt til Folketinget den 2. april 2017, jf. TRU alm. del, bilag 266?

**Svar:**

Femern Bælt-projektet er et af de mest gennemanalyserede infrastrukturprojekter i Danmark. Det er blevet analyseret meget grundigere forud for Folketingets vedtagelse af anlægslov end de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. Der findes næppe noget projekt, som i den grad er gennemgået og endevendt af danske, tyske og andre internationale eksperter.

Et så stort og komplekst projekt som Femern Bælt-forbindelsen rummer i sigens natur en række risici. Derfor blev der forud for fremsættelse af forslag til lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark iværksat et tiltag til at minimere den økonomiske risiko i projektet. Femern A/S fik med akt. 149 af 23. juni 2011 hjemmel til at igangsætte udbud af de fire store anlægsentrepriser på sænketunnelen under Femern Bælt, så der kunne foreligge konkrete tilbudspriser på hovedparten af anlægsarbejderne forud for Folketingets behandling af lovforslaget. Hermed blev sænketunnelprojektet udsat for den ultimative eksterne gennemgang.

De analyser, som Hans Schjær-Jacobsen har beskrevet i de to artikler, er blevet lavet og indgik i beslutningsgrundlaget forud for den politiske aftale af 4. marts 2016 om det videre forløb for Femern Bælt-forbindelsen.

En analyse af behovet for reserver i anlægsbudgettet for Femern Bælt-forbindelsen og af risici i projektet blev gennemført af den internationale revisions- og rådgivningsvirksomhed EY. Resultatet af EY's analyser blev offentliggjort den 11. februar 2016 af Transport- og Bygningsministeriet og oversendt til



såvel Folketingets Finansudvalg som Folketingets Transport-og Bygningsudvalg den 18. februar 2016.

Side 2/3

EY foretog en samlet vurdering af det nødvendige niveau for reserver i budgettet for Femern Bælt-forbindelsen. EY vurderede, at en reserve på 7,3 mia. kr., svarende til ca. 16 pct., med stor sandsynlighed vil være tilstrækkelig. På baggrund af EY's afrapportering og rapportens konklusioner om reservebehovet i projektet kunne Femern A/S i februar 2016 fremlægge et samlet opdateret anlægsbudget på 52,6 mia. kr. (2015-priser) og en samlet finansiell analyse, hvor tilbagebetalingstiden for det samlede projekt inklusive de danske landanlæg er beregnet til 36 år.

Hans Schjær-Jacobsens analyser fører imidlertid til et ganske andet resultat. Det skyldes, at Hans Schjær-Jacobsens analyser lider af en række væsentlige mangler. I artiklen 'Construction and Operation of the Fehmarn Belt Immersed Tunnel is a High-Risk Business Case' fra februar 2017 har Hans Schjær-Jacobsen set helt bort fra Femern A/S' seneste anlægsbudget fra februar 2016 på 52,6 mia. kr. (2015-priser). Det kan undre, da artiklen er modtaget af tidskriftet den 5. januar 2017, dvs. næsten et år efter offentliggørelsen af Femern A/S' seneste budget.

Dernæst har Hans Schjær-Jacobsen ikke adgang til Femern A/S' risikoregister. Som det fremgår af side 67 i EY's rapport, er det centralt for at opnå et godt estimat ved brug af Monte Carlo-simuleringer, at alle risici er identificerede og kvantificerede så præcist som muligt. Det har Hans Schjær-Jacobsen i sagens natur vanskeligt ved at gøre. Samtidig anser Hans Schjær-Jacobsen i sine analyser konsekvent Femern A/S' forudsætninger i de finansielle analyser for at være såkaldt best case.

Endelig ser Hans Schjær-Jacobsen fuldstændig bort fra realrenten i sine vurderinger af projektet. Der er i de finansielle analyser forudsat en realrente på 3 pct. p.a. Femern A/S oplyser, at udviklingen i realrenten betyder, at lån i dag vil kunne optages til en realrente tæt på nul pct. p.a. Femern A/S oplyser videre, at hvis lånene kan optages til en realrente på 2 pct. p.a., vil tilbagebetalingstiden kunne forkortes med ca. 8 år.

Som følge af den politiske aftale af 4. marts 2016 er anlægsarbejdet med udbygningen af Ringsted-Femern Banen igangsat på strækningen Ringsted-Nykøbing F. A/S Femern Landanlæg, der i henhold til lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med til hørende landanlæg i Danmark er bemyndiget til at anlægge og drive de danske landanlæg til Femern Bælt-forbindelsen, er derfor i gang med at rentesikre de nødvendige lån til finansiering af de igangsatte anlægsarbejder. Det sker til en realrente tæt på nul pct. p.a.



For så vidt angår den forventede vejtrafik på Femern Bælt-forbindelsen, gennemførte COWI i efteråret 2015 en ekstern kvalitetssikring af trafikprognosen for Femern Bælt-forbindelsen. Efter en grundig gennemgang af metode, forudsætninger, antagelser og beregninger, der er lagt til grund for trafikprognosen, var COWI's konklusion, at "trafikprognoserne er et realistisk bud på, hvor meget trafik der kan forventes på en fast Femern Bælt-forbindelse. Der er intet, som tyder på, at prognoserne systematisk overvurderer det totale trafikomfang".

For så vidt angår EU-støtte til projektet, er der i Femern A/S' finansielle analyse fra februar 2016 forudsat en EU-støtte på i alt 5,8 mia. kr. til sænketunnelen og de danske landanlæg. Der er således ikke forudsat en EU-støtte på 10,3 mia. kr., som Hans Schjær-Jacobsen angiver med reference til den finansielle analyse fra november 2014. I 2015 blev sænketunnelen tildelt en EU-støtte på knap 4,4 mia. kr.

Der henvises i øvrigt til L141, Bilag 8.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen