



Transportministeriet

Transportministeren

Statsrevisorernes Sekretariat
Folketinget
Christiansborg
1240 København K

9. marts 2022
2021-468

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Statsrevisorernes beretning nr. 10/2021 om projekteringsfasen for Femern Bælt-forbindelsen

Jeg har noteret mig Statsrevisorernes og Rigsrevisionens kritik af, at Transportministeriets og Femern A/S' styring af projekteringsfasen for den faste forbindelse over Femern Bælt ikke i tilstrækkelig grad tog højde for risici for forsinkelser i den tyske myndighedsproces og for økonomiske risici.

Femern Bælt-forbindelsen er, og har fra begyndelsen været, et ganske unikt projekt. Det skyldes projektets størrelse og kompleksitet, samt at det er et grænseoverskridende projekt, der skal opfylde myndighedskrav i to lande. Projektet har ikke mindst været en stor og udfordrende opgave for de tyske delstatsmyndigheder i Slesvig-Holsten, der skulle foretage godkendelsen af projektet i Tyskland.

Myndighederne i Slesvig-Holsten havde ikke tidligere myndighedsbehandlet et så stort infrastrukturprojekt, der både omfatter en vejforbindelse og en baneforbindelse, samtidig med at det skal anlægges på søterritoriet. Det betød, at Femern A/S i den første del af projekteringsfasen ikke kunne få klare og præcise meldinger fra de tyske myndigheder om processen. Det undskylder naturligvis ikke for, at der ikke blev taget højde for den usikkerhed, der hermed naturligt måtte være forbundet med varigheden af den tyske myndighedsproces, og at der derfor skulle have været lagt ekstra tid ind i selskabets tidsplan for projektet.

Det fremgår af bemærkningerne til forslaget til anlægs- og driftsloven fra 25. februar 2015, at forligskredsen skulle have forelagt en fornyet vurdering af den samlede økonomi i Femern Bælt-projektet som følge af de usikkerheder, der på fremsættelsestidspunktet var om priserne på de fire store anlægsentrepriser, tidsplanen for den tyske myndighedsgodkendelse samt tildeling af EU-støtte til projektet, før Femern A/S kunne få lov til at underskrive kontrakterne på de fire store anlægsentrepriser. Endvidere skulle forligskredsen i den forbindelse tage stilling til projektets videre forløb, hvis den tyske myndighedsgodkendelse ikke forelå.



Det var vigtigt for forligspartierne at kende prisen på at bygge forbindelsen, før der med behandling af anlægs- og driftsloven skulle tages endelig stilling til projektet. Derfor blev udbudsprocessen for de fire store anlægsentrepriser sat i gang allerede i 2011, så der kunne foreligge konkrete tilbudspriser, når Folketinget skulle behandle lovforslaget.

Da der i foråret 2016 ikke forelå en tysk myndighedsgodkendelse af projektet, forelå der fire modeller for håndtering af tilbuddene: 1) En forlængelse af vedståelsesperioden; 2) En kontrakt med forskudt opstart; 3) En betinget kontrakt; og 4) En annullation af udbudsprocessen med henblik på en senere genopstart af udbudsprocessen. En betinget kontrakt blev samlet set vurderet at være den mest attraktive løsning, som samtidig indebar en fordel i den tyske myndighedsgodkendelsesproces, da der kunne lægges en konkret anlægsteknisk løsning til grund i forhold til de tyske myndigheder og dermed gøre det nemmere at håndtere de tyske myndigheders krav om detaljering af ansøgningen.

Det vil i praksis ikke være muligt at håndtere alle risici samtidig, og forligskredsen valgte at have fokus på at minimere risici ved anlægsøkonomien ved at indgå de betingede kontrakter. På den baggrund gav forligskredsen den 4. marts 2016 sin tilslutning til, at Femern A/S indgik betingede kontrakter på anlægsentrepriserne.

En annullation af udbudsprocessen med henblik på en senere genopstart af udbudsprocessen ville have reduceret risikoen i forhold til varigheden af godkendelsesprocessen, men ville samtidig have eksponeret projektet for en fornyet risiko i forhold til anlægsøkonomien. Et genudbud blev angivet at kræve 28-34 måneder og medføre udgifter på op til 1 mia. kr.

Som det fremgår, var det anlægsøkonomien i højere grad end den tyske myndighedsgodkendelse, der var i fokus i forhold til håndteringen af projektets risici. Det var først med EY's rapport fra februar 2016 at der kom en fagligt funderet vurdering af de tidsmæssige risici i den tyske myndighedsproces baseret på erfaringerne fra andre, tilsvarende projekter. Det var dog ikke ukontroversielt at foretage en sådan vurdering, jf. at professor, dr.jur. Peter Pagh til rapportens metode bemærkede: "Hvis man vil have oplysninger om den slags, kan man lige så godt gå til spåkoner" (Ingeniøren 21. marts 2016).

For Femern Bælt-forbindelsen er myndighedsprocessen endt med at tage længere tid, end der forventes til selve byggeprocessen. Dette har primært beroet på den tyske myndighedsbehandling. Det



er imidlertid Transportministeriets erfaring, at myndighedsgodkendelsesprocesser også i Danmark tenderer til at blive stadig mere komplicerede og udgør en stigende andel af projekters samlede tidsplan. Der er således grund til i forlængelse af Statsrevisorerne og Rigsrevisionens kritik at udvikle bedre metoder til nærmere at vurdere de tidsmæssige risici og de deraf afledte økonomiske risici for større anlægsprojekter. Transportministeriet vil arbejde videre med dette.

En kopi af denne redegørelse er sendt til Rigsrevisionen.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Trine Bramsen".

Trine Bramsen