

Talemanuskript til brug for samrådsspørgsmål O om Femern Bælt-forbindelsen – **Det talte ord gælder**

Samrådsspørgsmål O

Vil ministeren kommentere kritikken i beretning nr. 10/2021 om projekteringsfasen for Femern Bælt-forbindelsen, jf. FIU alm. del – bilag 70?

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Troels Lund Poulsen (V).

Svar

Tak for spørgsmålet! Det giver os lejlighed til at drøfte de udfordringer, projektet stod over for i forbindelse med projektering og tysk myndighedsgodkendelse. Og dermed også de beslutninger, som skiftende ministre og de syv partier i forligskredsen skulle tage fra efteråret 2010 til foråret 2020, hvor anlægsarbejdet blev besluttet igangsat fuldt ud.

Rigsrevisionens beretning vedrører projekteringsfasen for Femern Bælt-forbindelsen og perioden frem til, at den endelige tyske myndighedsgodkendelse forelå i november 2020. Jeg har dermed ikke selv haft nogen som helst indflydelse på de beslutninger om projektet, som Statsrevisorerne og Rigsrevisionen forholder sig kritisk til.

Jeg fremsendte den 9. marts 2022 min redegørelse til Statsrevisorerne om beretningen af 17. januar 2022. Med udgangspunkt i denne redegørelse vil jeg besvare spørgsmålet.

Jeg vil indledningsvist understrege, at jeg har noteret mig Statsrevisorerne og Rigsrevisionens kritik af, at Transportministeriet og Femern A/S ikke i tilstrækkelig grad tog højde for risici for forsinkelser i den tyske myndighedsproces i styringen af projekteringsfasen. Det gælder også for de økonomiske risici forbundet hermed.

Om Transportministeriets vurdering af kritikken af tidsplanerne har jeg fået oplyst følgende:

Femern Bælt-forbindelsen er et ganske unikt projekt. Det skyldes størrelsen og kompleksiteten af projektet. Hertil kommer, at det skal opfylde myndighedskrav i to lande.

At vurdere Femern Bælt-forbindelsen var en meget stor og meget udfordrende opgave for myndighederne i delstaten Slesvig-Holsten, der havde ansvaret for at godkende projektet i

Tyskland. De slesvig-holstenske myndigheder havde ikke tidligere myndighedsbehandlet et så stort infrastrukturprojekt, der både omfattede en baneforbindelse og en vejforbindelse. Og som i tillæg hertil skal anlægges på søterritoriet.

I den første del af projekteringsfasen kunne Femern A/S derfor ikke få klare og præcise meldinger fra de ansvarlige slesvig-holstenske myndigheder om processen for den tyske myndighedsgodkendelse.

Det kan naturligvis ikke være en undskyldning for, at der ikke blev taget højde for den usikkerhed, der naturligt måtte være forbundet med varigheden af den tyske myndighedsproces. Der burde derfor have været lagt mere tid ind i projektets tidsplan.

Til kritikken af den risiko, der blev taget ved at gennemføre udbuddet af de fire store anlægsentrepriser parallelt med den tyske myndighedsgodkendelse, har jeg fået oplyst følgende:

I slutningen af november 2010 præsenterede Femern A/S sit anlægsskøn for en sænketunnel og en skråstagsbro samt sin indstilling om, at en sænketunnel var den foretrukne tekniske løsning for den faste forbindelse. Det kom bag på mange, at tunnelloøsningen var blevet billigere, og broløsningen var blevet dyrere.

Derfor besluttede forligskredsen, at der skulle foretages en ekstern kvalitetssikring af de endelige anlægsbudgetter frem mod fremsættelse af en anlægslov. Desuden besluttede man, at man ønskede at kende prisen på at bygge forbindelsen, inden der skulle tages endelig stilling til projektet ved behandling af anlægs- og driftsloven. Derfor igangsatte Femern A/S udbuddet.

I begyndelsen af 2015 – forud for fremsættelse af lovforslaget – kunne Femern A/S præsentere de første, indikative tilbudspriser. De var imidlertid meget højere, end Femern A/S havde skønnet.

Femern A/S fik forhandlet tilbudspriserne ned, blandt andet ved at give entreprenørerne to år mere til at bygge forbindelsen. Da entreprenørernes vedståelsesfrist var ved at løbe ud i foråret 2016, forelå en tysk myndighedsgodkendelse af projektet endnu ikke. Der var derfor enighed om, at Femern A/S ikke kunne indgå kontrakter på de fire anlægsentrepriser.

Femern A/S præsenterede forligskredsen for fire modeller for håndtering af de indkomne tilbud: 1) En forlængelse af vedståelsesperioden; 2) En kontrakt med forskudt opstart; 3) En

betinget kontrakt; og 4) En annullation af udbuddet med henblik på en senere genopstart af udbudsprocessen.

En betinget kontrakt blev samlet set vurderet at være den mest attraktive løsning. Det havde samtidig den fordel, at Femern A/S sammen med entreprenørerne kunne besvare de helt konkrete spørgsmål til udførelsen af projektet, som de tyske myndigheder stillede som grundlag for at udstede myndighedstilladelsen. På den baggrund gav forligskredsen den 4. marts 2016 sin tilslutning til, at Femern A/S indgik betingede kontrakter på anlægsentrepriserne.

Som følge af den langstrakte tyske myndighedsproces varede myndighedsprocessen samlet set mere end 11 år, mens selve byggeprocessen forventes at vare 8½ år.

Jeg synes, at vi skal glæde os over, at anlægsarbejdet med Femern Bælt-forbindelsen nu er i fuld gang. Det skyldes både et solidt arbejde i Femern A/S og en forligskreds, der aktiv har arbejdet for at håndtere de forskellige problemer. Ifølge Femern A/S' tidsplan forventes forbindelsen at åbne i 2029. Femern Bælt-forbindelsen vil bidrage til at fremme den internationale jernbanetransport og give et vigtigt bidrag til den grønne omstilling af transportsektoren.

Det er Transportministeriets erfaring, at myndighedsgodkendelsesprocesser også i Danmark bliver stadig mere komplicerede. Myndighedsprocessen udgør en stigende andel af infrastrukturprojekters samlede tidsplan.

I forlængelse af Statsrevisorernes og Rigsrevisionens kritik vil Transportministeriet arbejde med at udvikle bedre metoder til nærmere at vurdere de tidsmæssige risici og de deraf afledte økonomiske risici for større anlægsprojekter.

Tak for ordet!