

6.3.2019

Kronik: Sådan blev Rigsrevisionens Femern-undersøgelse lagt død | Ingeniøren

Annonce

VORES FOKUS

TOGULYKKE PÅ STOREBÆLT

KLIMAPLAN 2018

JERNBANENS NYE SIGNALSYSTEM

SOLCELLEBALLADEN

SELVKØRE

FLERE >

Kronik: Sådan blev Rigsrevisionens Femern-undersøgelse lagt død



(Illustration: Femern Sund Bælt)

Af [Hans Schjær-Jacobsen](#) 6. mar 2019 kl. 14:57 [2](#)

Den faste Femern-forbindelse er med en anlægsudgift på 62,1 mia. kr. (inkl. reserver) det største danske anlægsprojekt nogensinde og den længste sænketunnel i verden. Efter Folketingets betingede vedtagelse af anlægsloven i 2015 har det vist sig, at beslutningsgrundlaget var skrøbeligt: Trafikprognosen er stadig ikke på plads trods blåstempling af en ekstern kvalitetssikring, bygherren har overtaget en ukendt andel af entreprenørernes økonomiske risiko for at få tilbuddet på tunnelbyggeriet ned på et acceptabelt niveau og finansieringsmodellen med statsgaranterede lån er blevet underkendt ved EU domstolen.

Alt i alt er der tale om et finansielt højrisikoprojekt, hvor den eksterne kvalitetssikring har været for lidt, for sent og for utroværdig. Nye aktindsigter afslører nu, at Rigsrevisionen måtte opgive en igangsat forundersøgelse af projektet efter pression fra Transportministeriet og Femern A/S.

Læs også: [To statsrevisorer kræver svar: Hvorfor blev Femern-undersøgelse afbrudt?](#)

Det var sagligt velbegrunderet, at Rigsrevisionen besluttede at kigge nærmere på projektet. Rigsrevisionen er Folketingets uafhængige vagthund, der holder øje med den offentlige forvaltning, også i statsjede selskaber. Rigsrevisionen informerede 23. november 2017 Transportministeriet om igangsættelse af en forundersøgelse af Femern Bælt-forbindelsen. Det drejede sig bl.a. om beslutningsgrundlaget for forbindelsen, grundlaget for projektets langtidsøkonomi og projektets tilbagebetalingsperiode.

De ville også se på kvalitetssikring af langtidsøkonomien samt på trafikprognoser og data, der lå til grund for de forventede trafikindtægter. Åbningsbrevet blev også sendt til Femern A/S, som er det statsjede projektselskab.



Hans Schjær-Jacobsen er civilingeniør, ph.d., HD
(Illus.: Privatfoto)

Annonce

Efter et åbningsmøde med Transportministeriet 12. december 2017 begyndte Rigsrevisionen at rekvirere sagsdokumenter hos Femern A/S, som oversendte betydelige mængder i flere omgange og der blev holdt møder med Femern A/S 13., 19. og 21. december 2017.

Allerede 9.-10. januar 2018 var Femern A/S i gang med at udarbejde argumenterne for at få stoppet Rigsrevisionens undersøgelse, og der blev fremsendt to notater herom til Transportministeriet. I forbindelse hermed pointerede Femern A/S vigtigheden af, at et notat fra selskabets tyske jurister tilgik departementschefen inden det forestående møde mellem Rigsrevisionen og Transportministeriet.

- februar 2018 oversendte Femern A/S et bemærkelsesværdigt dokument til Rigsrevisionen, nemlig en risikovurdering på 12 sider, dateret 12. februar 2018: 'Risikovurdering af Rigsrevisionens forundersøgelse af Femern Bælt-projektet'. Det skulle påvirke Rigsrevisionen til at opgive forundersøgelsen, som angiveligt kunne true hele projektet.

Rigsrevisionen fortsatte imidlertid med at rekvirere sagsdokumenter, som blev fremsendt af Femern A/S den næste måneds tid. Rigsrevisionen indkaldte Femern A/S til et møde 26. februar 2018, hvor der på dagsordenen var en lang række spørgsmål inden for de fem områder: Valg af trafikprognosemodel, forudsætninger i prognosen, datagrundlaget for trafikprognosen, følsomhedsberegninger og om Femern A/S's orientering af Transportministeriet.

I forlængelse af sagen om Dong-salget var Rigsrevisionen i foråret 2018 under angreb fra regeringen, som kritiserede Rigsrevisionen for i de senere år at have bevæget sig ind på en politisk spillebane. I regeringen blev det besluttet, at ministre i større udstrækning skulle give Rigsrevisionen mere modspil ved at sige det åbent i tilfælde af uenighed, fremfor bare at tage kritik til efterretning.

Iflg. forsvarsminister Claus Hjort-Frederiksen (V) var problemet, at Rigsrevisionen i flere og flere undersøgelser forsøgte at sætte normer op for den politiske beslutningsproces og dermed kritisere politiske beslutninger:

»Uenigheden opstår i spørgsmål, hvor Rigsrevisionen går ind og vurderer de forarbejder, der ligger til grund for politiske beslutninger. Men der er ingen forskrifter for, hvordan grundlaget for en politisk beslutning skal være. Det prøver Rigsrevisionen at gå ind i med en eller anden normdannende funktion. Det er i bund og grund et indgreb i ministres politiske virke,« udtalte Claus Hjort-Frederiksen til Jyllands-Posten 10. december 2018.

- april 2018 skrev Rigsrevisor til Transportministeriets departementschef: »I lyset af den senest udmeldte forsinkelse i den tyske myndighedsgodkendelse af Femern Bælt-forbindelsen, kan jeg orientere dig om, at Rigsrevisionen har valgt at justere fokus (scope) for vores igangværende forundersøgelse af Femern Bælt-forbindelsen« og videre: »Vi vil således se på, hvordan Transportministeriet og Femern A/S har taget højde for risikoen for forsinkelser i den tyske myndighedsgodkendelse i planlægningen og styringen af Femern Bælt-projektet. Herunder hvordan risikoen for en forsinket anlægsstart er analyseret, vurderet og håndteret i bl.a. budget og tidsplan, samt i forbindelse med udbud og indgåelse af de større kontrakter«.

Forundersøgelsen fortsatte, men fokus var drejet væk fra fagligheden og troværdigheden af de rapporter, som udgjorde beslutningsgrundlaget og den eksterne kvalitetssikring heraf, tilsyneladende i overensstemmelse med regeringens kritik i foråret 2018. Nu var fokus drejet over på projektets eksekvering. Rigsrevisionen og Transportministeriet holdt møde igen 7. maj 2018, og efterfølgende fortsatte oversendelsen af dokumenter fra Femern A/S.

Rigsrevisor skrev så 19. juni 2018 igen til Transportministeriets departementschef: »Jeg kan orientere dig om, at Rigsrevisionen har besluttet at stille forundersøgelsen af Femern Bælt-forbindelsen i bero. Beslutningen er truffet under hensyn til tilingen af den manglende tyske myndighedsgodkendelse og afklaring af den eventuelle retssags indhold og mulige opsættende virkning. Rigsrevisionen vil i foråret 2019 vurdere, om tilingen er rigtig til at genoptage forundersøgelsen«.

Nu stod både den tyske miljøgodkendelse fra delstaten Slesvig-Holsten og den truende retssag ved Bundesverwaltungsgericht i vejen for undersøgelsen. Hermed afsløres det, at pressionen på Rigsrevisionen i forbindelse med Femern-undersøgelsen var af politisk karakter. Begrundelserne udgjorde jo ingen hindring for en faktaundersøgelse af beslutningsgrundlaget, medmindre der var noget substantielt at komme efter, som kunne vanskeliggøre miljøgodkendelsen eller retssagen, hvis det blev offentligt kendt.

Efterfølgende er den tyske miljøgodkendelse indløbet, men ikke offentligt tilgængelig. Det er tvivlsomt, om Rigsrevisionen nogensinde får mulighed for at kigge nærmere på projektet. Folketingets og regeringens forenede politiske vilje udøvet gennem det statsjede selskab Femern A/S, som er sat til at gennemføre projektet på trods af de store økonomiske risici, vil formentlig skærme effektivt imod en undersøgelse.

Projektet tåler ikke uafhængig kritik. Hermed er vi landet i en Catch-22 situation: Rigsrevisionen kan ikke undersøge Femern-projektet, fordi det vil true projektets gennemførelse. Så projektet vil blive gennemført på trods af en stor økonomisk risiko, som Rigsrevisionens undersøgelse ville kunne dokumentere.

Rigsrevisor vil ikke kommentere den aktuelle sag, men udtaler: »Jeg kan dog til baggrund oplyse, at vi løbende forholder os til vores undersøgelses indhold og timing. Det er således almindelig praksis, at vi justerer fokus i undersøgelserne, og nogle gange vælger at stille dem i bero. Jeg kan endvidere oplyse, at Rigsrevisionen er en uafhængig institution, og det er derfor altid Rigsrevisionens beslutning, om vi gennemfører en undersøgelse«.

Læs også: [Kronik: Femern-prognoser overdriber trafikspring](#)

Fokus: [Femern-forbindelsen](#)

6.3.2019

Kronik: Sådan blev Rigsrevisionens Femern-undersøgelse lagt død | Ingeniøren

Emner: [Tunneller](#)

Relateret jobannonce: [Jr. ingeniør/konstruktør med interesse inden for energi og anlæg](#)