



FOLKETINGET
RIGSREVISIONEN

April 2022

Rigsrevisionens notat om
beretning om

projekteringsfasen for Femern Bælt- forbindelsen

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

25. marts 2022

RN 1504/22

Transportministerens redegørelse af 9. marts 2022

1. Rigsrevisionen vurderer i dette notat de initiativer, som transportministeren vil iværksætte som følge af Statsrevisorernes bemærkninger og beretningens konklusioner.

**Konklusion**

Transportministeren oplyser, at ministeren noterer sig Statsrevisorernes og Rigsrevisionens kritik af Transportministeriets og Femern A/S' styring af projekteringsfasen for den faste forbindelse over Femern Bælt. Ministeren oplyser, at der i løbet af projekteringsfasen blev lagt større vægt på at tilvejebringe prisen på byggeriet frem for at tage højde for de tidsmæssige risici i projektet. Ministeren oplyser videre, at der skulle have været lagt ekstra tid ind i Femern A/S' tidsplan for projektet for at tage højde for den usikkerhed, der var forbundet med varigheden af den tyske myndighedsgodkendelse.

Transportministeren oplyser, at Transportministeriet i forlængelse af Statsrevisorernes og Rigsrevisionens kritik vil udvikle bedre metoder til nærmere at vurdere de tidsmæssige risici og de deraf afledte økonomiske risici for større anlægsprojekter.

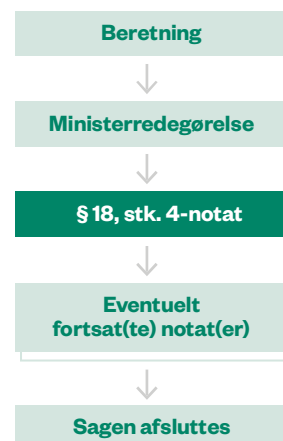
Rigsrevisionen konstaterer, at transportministeren noterer sig kritikken.

Rigsrevisionen vil fortsat følge og orientere Statsrevisorerne om:

- Transportministeriets arbejde med at udvikle en metode til at vurdere de tidsmæssige risici og de deraf afledte økonomiske risici for større anlægsprojekter.

I. Baggrund

2. Rigsrevisionen afgav i januar 2022 en beretning om projekteringsfasen for Femern Bælt-forbindelsen. Beretningen handlede om Femern A/S' og Transportministeriets styring af Femern Bælt-forbindelsens projekteringsfase frem til indgåelsen af kontrakter for de store tunnelentrepriser. Formålet med undersøgelsen var at vurdere, om Transportministeriet og Femern A/S havde styret projekteringsfasen for Femern Bælt-forbindelsen tilfredsstillende.

Sagsforløb for en større undersøgelse

Du kan læse mere om forløbet og de enkelte step på www.rigsrevisionen.dk

3. Da Statsrevisorerne behandlede beretningen, fandt de, at Transportministeriets og Femern A/S' styring af projekteringsfasen for Femern Bælt-forbindelsen ikke i tilstrækkelig grad havde taget højde for risici for forsinkelser i den tyske myndighedsproces og for økonomiske risici.

4. Hele sagen og dens dokumenter kan følges på www.rigsrevisionen.dk og på www.ft.dk/Statsrevisorerne.

II. Gennemgang af ministerens redegørelse

5. Statsrevisorerne fandt det ikke helt tilfredsstillende, at Transportministeriet og Femern A/S havde taget unødige økonomiske risici i forhold til tunnelentrepriserne for Femern Bælt-forbindelsen, da man i 2010 indstillede, at udbudsprocessen skulle foregå parallelt med myndighedsgodkendelsen – trods viden om risici for forsinkelser.

Statsrevisorerne fandt det ligeledes ikke helt tilfredsstillende, at Transportministeriet i 2009 fremsatte projekteringsloven til Folketingets vedtagelse uden at have afsat tilstrækkelig tid til den tyske myndighedsgodkendelse – på trods af at ministeriet havde viden om, at projektet var forsinket, og at det var usikkert, hvor lang tid den tyske myndighedsproces ville tage. Samtidig fastholdt ministeriet målet om, at Femern Bælt-forbindelsen skulle åbne i 2018, selv om det ikke var realistisk. Transportministeriet fastholdt således i tekst til statstraktaten med Tyskland og i forslaget til Folketinget om projekteringslov om Femern Bælt-forbindelsen, at åbningsåret var 2018, selv om ministeriet var vidende om, at denne tidsplan ikke ville holde.

6. Transportministeren oplyser, at ministeren noterer sig Statsrevisorernes og Rigsrevisionens kritik. Ministeren oplyser videre, at Femern Bælt-forbindelsen er – og fra begyndelsen har været – et ganske unikt projekt. Det skyldes projektets størrelse og kompleksitet, og at det er et grænseoverskridende projekt, der skal opfylde myndighedskrav i 2 lande. Myndighederne i Slesvig-Holsten har ikke tidligere behandlet så stort et infrastrukturprojekt, der både omfatter en vejforbindelse og en jernbaneforbindelse, 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 Femern A/S' tidsplan for projektet.

Transportministeren oplyser desuden, at det var vigtigt for forligspartierne at kende prisen på at bygge Femern Bælt-forbindelsen, før der skulle tages endelig stilling til projektet i forbindelse med behandlingen af anlægs- og driftsloven. Derfor blev udbudsprocessen for de 4 store tunnelentrepriser sat i gang allerede i 2011, så der kunne foreligge konkrete tilbudspriser, når Folketinget skulle behandle lovforslaget. Som det fremgår, var det anlægsøkonomien i højere grad end den tyske myndighedsgodkendelse, der var i fokus i forhold til håndteringen af projektets risici.

Endelig oplyser transportministeren, at myndighedsprocessen for Femern Bælt-forbindelsen er endt med at tage længere tid, end der forventes til selve byggeprocessen. Det er Transportministeriets erfaring, at myndighedsgodkendelsesprocesser også i Danmark tenderer til at blive stadig mere komplicerede og udgør en stigende andel af projektets samlede tidsplan. Der er i forlængelse af Statsrevisorernes og Rigsrevisionens kritik således grund til 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.

7. Rigsrevisionen konstaterer, at det fremgår af transportministerens redegørelse, at der skulle have været lagt ekstra tid ind i Femern A/S' tidsplan for projektet for at tage højde for den usikkerhed, der var forbundet med varigheden af den tyske myndighedsgodkendelse. Det fremgår videre, at der i løbet af projekteringsfasen blev lagt større vægt på at kende anlægsøkonomien frem for at tage højde for de tidsmæssige risici i projektet. Som det fremgår af beretningen, finder Rigsrevisionen, at Transportministeriet og Femern A/S dermed tog unødige økonomiske risici i forhold til tunnelentrepriserne.

Rigsrevisionen konstaterer, at Transportministeriets vil udvikle metoder til at vurdere de tidsmæssige risici og de deraf afledte økonomiske risici for større anlægsprojekter. Rigsrevisionen vil fortsat følge denne del af sagen.



Lone Strøm