



Den kommende Femernforbindelse bliver godt 18 kilometer lang.

DANMARK

Rødbyhavn

Puttgarden

TYSKLAND

## Rør for 49 milliarder

Forbindelsen skulle efter den hidtidige plan åbne i 2021.

- Entreprenørerne vil have 49 milliarder kroner for kyst-til-kyst-anlægget.
- Det vil tage ca. ti minutter at køre strækningen i bil og syv minutter i tog.
- Cirka 9.400 bilister, 1.600 lastbiler og 100 tog ventes at benytte tunnelen i 2025 – hvis den er åbnet til den tid.



Forbindelsen vil bestå af fire tunnelrør. To til biler og to elektrificerede tunneller til tog.

Femernforbindelsens anlægsplads ved Puttgarden.



# Chokpris på Femern bringer tunnel i fare

**Anlæg.** Statens bygherreselskab skød 25 procent for lavt på prisen for tunnelen mellem Rødby og Puttgarden. Yderligere forsinkelse af tunnel, opgraderet jernbane og ny bro i Danmark er nu overhængende.

Af Christian Brøndum  
cbr@berlingske.dk



Et fejlskøn på hen ved 25 procent, svarende til ni milliarder kroner, for prisen på en fast tunnelforbindelse mellem Rødby og Puttgarden har chokeret både politikere og erhvervsfolk, der ellers er stærke tilhængere af at investere i den faste forbindelse mellem Skandinavien og kontinentet.

Nyheden om stigningen i anlægsudgifterne, som baserer sig på entreprenørernes tilbud, blev offentliggjort tirsdag aften, og hvis ikke det lykkes at bringe prisen betydeligt ned og i øvrigt sikre det forventede tilskud fra EU, kan tunnelprojektet komme i fare. Det mener transportminister Magnus Heunicke (S).

*Er fejlskønnet så stort, at der er et problem i Femern-selskabet?*

»Det er dybt alvorligt og ikke acceptabelt, at priserne er skudt så meget ved siden af. Derfor er det helt afgørende, at de bliver forhandlet ned nu,« siger Magnus Heunicke.

**Kan prisen og de øvrige usikkerheder ligefrem true projektet?**

»Ja, det kan de. Kan vi ikke finde løsninger på de usikkerheder, der er, kan forbindelsen ikke lade sig gøre,« siger Magnus Heunicke.

Udover den højere pris er der opstået tvivl om, hvorvidt størrelsen af EUs tilskud bliver som forventet, ligesom der er opstået tvivl om den tyske tidsplan for opgradering af

jernbanen fra Puttgarden mod Hamborg, og om den tyske myndighedsbehandling af projektet.

»Man skal som byder vide, at det er en fundamental nødvendighed, at prisen kommer ned, og EU skal vide, at det er en fundamental nødvendighed, at der kommer støtte fra EU. Vi fortsætter den danske proces med gennemførelse af anlægsloven, men vi skriver først under efter sommerferien, når vi har afklaret de spørgsmål,« siger transportministeren.

Branchedirektør i DI Transport, Michael Svane, er også overrasket over entreprenørernes pris for at bygge Femern. Men han formoder, at prisen kan forhandles ned gennem den dialog med entreprenørerne, som statens bygherreselskab, Femern A/S, nu skal gennemføre.

»Prisstigningen får os ikke til at ryste på hånden, og det har jeg også fortalt politikerne bag forliget om Femern. Gevinsterne

ved den faste forbindelse er stadig meget store,« siger han.

*Er så store fejlskøn normale i entreprenørbranchen?*

»Det kan man nok finde enkelte eksempler på. Men nu skal vi slå koldt vand i blodet, og så må vi se, hvor ferme Femern-selskabet er til at forhandle prisen ned. De er bestemt ikke amatører,« siger Michael Svane, som stoler på, at han trods sine 57 år nok skal opleve at køre gennem tunnelen til Tyskland i sin levetid.

### Færgeselskab vil have garantier

Hos Femern A/S vil kommunikationsdirektør Ajs Dam ikke gå i detaljer om årsagerne til, at prisskønnet for Femern-projektet kunne ramme så meget ved siden af. Men han lader forstå, at den planlagte byggeperiode, som skulle indledes efter sommerferien og afsluttes ved udgangen af 2021, er en del af forklaringen på prisstigningen.

»Entreprenørerne har givet udtryk for, at tidsplanen var ambitiøs. Men vi er ikke tilfredse og mener, at priserne er for høje,« siger han.

Hos færgeselskabet Scandlines, der driver færgeruten mellem Rødby og Puttgarden, og som længe har anfægtet prognoserne for trafikken gennem en fast forbindelse, er der ikke utilfredshed med udsigten til, at Femern-forbindelsen kan blive forsinket.

»Vi har forstand på at drive færger, og vi har ikke forstand på budgetter for tunnelbyggerier eller på årsagerne til, at prisen kan

blive ni milliarder kroner højere end forventet. Men vi ser det som et godt eksempel på, at prognoserne for projektet ikke er så robuste, som man gerne vil give det udseende af,« siger Scandlines' kommunikationsansvarlige, Anette Ustrup Svendsen.

»Vi efterspørger en klar tidslinje for Femern-projektet. Vi vil også gerne have en klar tilkendegivelse af, at man ikke graver motorvejen til vores færgeløje op, da vi agter at sejle videre, også efterfølgende,« fastslår Anette Ustrup Svendsen.

Venstres trafikordfører, Kristian Pihl Lorentzen, har allerede lagt op til at acceptere, at anlægsperioden må forlænges »et år eller to«, hvis det bliver nødvendigt for at bringe prisen for tunnelen ned. Samtidig fastslog han tirsdag aften over for Berlingske, at forligspartiernes opbakning til Femern-projektet er »usvækket stærk«.

En forsinkelse på den danske side kan vise sig at løse et andet problem end prisen. Den tyske transportminister, Alexander Dobrindt, meddelte for nylig, at Tysklands opgradering af jernbanen fra Puttgarden mod Hamborg vil blive forsinket i tre år.

Forsinkelser på både den tyske og danske side kan i den sidste ende få det samlede projekt til at hænge tidsmæssigt sammen. Transportminister Magnus Heunicke (S) skal mødes med Alexander Dobrindt 24. februar, dagen før han fremsætter anlægsloven om Femern-forbindelsen i Folketinget. Den skal efter planen vedtages inden sommerferien – uanset usikkerhed om pris og tidsplan.

**Det er dybt alvorligt og ikke acceptabelt, at priserne er skudt så meget ved siden af.**

**Magnus Heunicke (S),**  
transportminister