

Februar 2011

Forligspartenerne bag Femern-forbindelsen beslutter, at en sænketunnel er den foretrukne tekniske løsning.

April 2012

Endnu engang udskydes Femern-byggeriet, nu med forventet byggestart i 2015. Forbindelsen ventes åbnet seks år senere, i slutningen af 2021.

November 2014

Transportministeriet opdaterer skøn for anlægssummen, der for tunnelforbindelsen lyder på 46 mia. kr. Inklusive reserver og landanlæg lyder skønnet på 62,2 mia. kr.

Februar 2015

På baggrund af de indkomne bud fra entreprenørerne stiger prisen for tunnelforbindelsen til knap 55 mia. kr. Gennem lavere reserver lyder det samlede skøn på 64,4 mia.

64,4

mia. kr.

trues af regeringen

Junckers vækstdrøm æder af støttepenge

Af Tore Keller, Bruxelles og Jørgen Bendsen

EU-Kommissionen har i sin nye investeringsfond ædt en femtedel af den pengepulje fra EU's transportinfrastrukturmidler, som Danmark har budgetteret skal være med til at finansiere Femern-forbindelsen. Dermed risikerer der at mangle 10 mia. kr. at bygge for – 18 pct. af anlægsgifterne – hvis EU siger nej til at støtte, fordi pengene skal bruges på investeringsfonden.

“Det er en forudsætning for projektet, at der tildeles EU-støtte til anlægsfasen. Det antages i den finansielle analyse fra november 2014, at der opnås en EU-støtte på 18 pct. til Femern Bælt-forbindelsens anlægsfase.

Det beror bl.a. på, at Kommissionen i en meddelelse fra 7. januar 2014 har nævnt projektet som et ud af fem store, grænseoverskridende projekter i Europa,” skriver Transportministeriet i en skriftlig kommentar, hvor også tidligere EU-støtte i projekteringsfasen nævnes som grund til optimisme.

Venstres transportordfører,

10

mia. kr. mangler Femern-forbindelsen i finansiering, hvis EU vender tommelfingeren ned for støtte

Kristian Pihl Lorentzen, håber, at EU vil gå ind og støtte Femernforbindelsen med midler, selvom TEN-T-pengekassen er blevet mindre, og der derfor er mere kamp om EU-støtten.

“Set med EU-øjne er det et rigtig godt projekt. Jeg tror ikke, man kan komme i tanke om andre projekter, der på den måde binder Europa sammen,” siger han.

Del af Juncker-pakke

Transportminister **Magnus Heunicke** (S) siger, at han “personligt har fået tilkendegivelser” om at gå efter 25 pct. i EU-støtte.

“De tilkendegivelser skal jo nu skiftes ud af konkrete støttebeløb. Og der er det afgørende, at vi kan vise, at der

er fremdrift i projektet,” siger ministeren.

EU-kommissionsformand **Jean-Claude Juncker** har ønsket at give vækstfonden en EU-g har derfor hentet midler fra bla.a. Connecting Europe Facility-pengekassen, som er finansieringskilden for TEN-T, hvor Danmark tidligere har lagt billet ind på støtte til Femern. Den er ifølge Børsens oplysninger med i opløbet om støtte fra Juncker-pakken, der efter planen skal fremlægges til juni med konkrete projekter

Kontrakter til september

Først til september vil den danske regering underskrive kontrakter med entreprenørerne for på den måde at sikre, at finansieringen er på plads, inden anlægsprojektet kan begynde. 25. februar fremlægges lovforslaget, så regeringen kan nå at søge om EU-støtte til projektet i tide.

Hvordan EU-pengene fra Juncker-pakken, der efter planen skal kobles med private investeringer og derfor kræver et afkast til investorerne, skal tilpasses til Femern-projektet, er uklart.

tok@borsen.dk



5 Spørgsmål

Af Jørgen Bendsen, journalist

Entreprenører og minister deler skæbne

1 Hvad er det helt konkret, transportministeren truer Femern-entreprenørerne med?

At der slet ikke kommer nogen fast forbindelse mellem Danmark og Tyskland, hvis de priser på over 60 mia. kr., som entreprenørerne samlet har forlangt, ikke bliver sænket til et lavere niveau. Entreprenørfirmaer fra forskellige dele af verden afgav før jul endelige bud. Her havde Femern A/S imødeset lavere priser.

2 Er det realistisk, at entreprenørerne sænker prisen?

Men et milliardprojekt som Femernforbindelsen vækker stor interesse hos entreprenørfirmaer over hele verden. Så hvis ministeren og Femern A/S leverer deres del – eksempelvis en længere anlægsperiode – bliver det svært for entreprenørerne ikke at bide til bolle og acceptere en modificeret udgave af projektet.

3 Hvorfor gavner en længere byggeperiode den samlede anlægspris?

Fordi en længere byggeperiode er med til at tage arbejdskapacitet ud. Entreprenøren kan bruge færre ressourcer og lønkrone, fordi opgaven kan løses med lavere bemanning, da der er mere tid til at få opgaven udført. En måde til at billiggøre forbindelsen er at slå kontrakter sammen. F.eks. arbejder Femern med både en nordlig og en sydlig tunnelkontrakt for at fremme kappestriden mellem entreprenørerne. Her vil én samlet tunnelkontrakt give god mening.

4 Hvordan mærker skatteborgerne, hvis forbindelsen bliver dyrere og kræver længere tilbagebetalingstid?

I princippet slet ikke. For det er en brugerfinansieret forbindelse, hvor staten ganske vist lægger ud og stiller økonomisk garanti, men hvor forbindelsen langsomt bliver afdraget hver gang, en bil, en lastvogn eller et tog krydser forbindelsen. Det kræver dog, at de underliggende trafikprognoser holder vand, og det er der voldsomme diskussioner om, prognoserne gør – eller om de tegner et skønmaleri af, hvor mange, der vil benytte forbindelsen.

5 Er trafikprognoserne for optimistiske?

Det afhænger af, hvem der er forfatter på trafikprognoserne eller aflønner dem, der er forfattere. Femern og Transportministeriet mener på sin side at støtte sig til grundige og uafhængige analyser, der ikke overraskende viser en sund økonomi i projektet. Andre, herunder prognoser udarbejdet på foranledning af Femern-konkurrenten Scandlines konkluderer modsat. Fælles for de tidligere analyser er dog, at de ser ud til at undervurdere effekten af, at Scandlines forventer fortsat færgesejls også efter 2021 – og med den nye forsinkelse er der to år mere med et lukrativt monopol på Rødby-Puttgarden.

Transportminister Magnus Heunicke fastslår, at forbindelsen på tværs af Femern Bælt må droppes, hvis ikke entreprenørerne sænker deres priser på anlægsopgaverne. Arkivfoto: Scanpix

me, men med udførelse over længere tid, så bør politikerne spørge sig selv: Hvad mister vi som samfund, ved at forbindelsen ikke er i drift, men nu bliver forsinket med to år, hvis ikke mere,” siger direktør **Henrik Garver**.

Transportminister Magnus Heunicke mødes på tirsdag med Tysklands forbundstransportminister og med direktøren for **Deutsche Bahn**.

Her kan en allerede opstået forsinkelse på tysk side vise sig at gå hånd i hånd med en ændret køreplan i Danmark, forudser ministeren.

jobe@borsen.dk

Grønt lys til Femern før prisen er på plads

Af Jørgen Bendsen og Caroline Gerd Frandsen

Folketinget skal inden sommer vedtage anlægsloven for Femernforbindelsen – men de ansvarlige politikere vil først til september vide, hvordan projektets økonomi, anlægspriser og støttebeløb fra EU ser ud.

På den baggrund opfordrer Enhedslistens transportordfører **Henning Hyllested** til,

at loven udskydes indtil det tilstrækkelige vidgrundlag er tilstede.

“Det lader jo til, at man bare vil køre det her projekt igennem, koste hvad det vil og uanset, at trafikprognoserne er alt for høje og budgetterne for lave. Man vedtager et kæmpe projekt totalt i blinde,” siger Henning Hyllested.

Det afviser SF's transportordfører **Anne Bastrup**:

“Selvom vi vedtager anlægsloven, har vi aftalt, at vi ikke

sætter forbindelsen i gang – trykker på knappen – før forligskredsen mødes i september,” siger hun.

Professor og ekspert i offentlige anlægsprojekter, **Bent Flyvbjerg** fra **University of Oxford**, er ikke overrasket over den politiske proces:

“Det er noget, man har set før. Både ved Storebælt- og Øresundsforbindelsen,” siger han.

jobe@borsen.dk
cafr@borsen.dk