

Til Trafikdage, AAU

**Forslag til en
'Special Session' på Trafikdage 2016:**

Beslutningsproces og beslutningsgrundlag for en fast Femern-forbindelse

Emne:

Gennemgang og kritisk analyse af såvel den politisk beslutningsproces som det beslutningsgrundlag, der har ligget til grund for den politiske beslutning.

Baggrund:

Forligspartierne i Folketinget har givet grønt lys til Femern A/S til at færdiggøre anlægskontrakterne for en fast Femern-forbindelse. Dermed er der kun en tysk miljøgodkendelse der mangler, inden anlægsarbejdet kan sættes i gang. Et langt forløb er dermed afsluttet, og det er nu muligt at vurdere beslutningsprocessen.

Formål:

Femern-forbindelsen er danmarkshistoriens største trafikinvestering. Siden indgåelse af den politiske aftale i 2008 mellem et stort flertal af partier - som bandt disse partier til ubetinget at gennemføre projektet - har det været tydeligt, at hverken de relevante myndigheder eller de politiske ordførere har været indstillet på at forholde sig til faglig kritik af beslutningsgrundlaget.

Set i forhold til projektets størrelse og finansielle risiko bør der nu uddrages erfaringer fra processen og dens tilhørende produktion af dokumentationsrapporter. Det er naturligvis politikernes ret at arbejde for de visioner, de finder rigtige. Men der er afgørende fremover at sikre, at den konkrete politiske vilje ikke bliver styrende for resultater og konklusioner i dokumentations- og kvalitetssikringsrapporter, men at sådanne alene udarbejdes efter bedste faglige standarder.

Foredragsholdere:

Journalist, cand. polit. Frede Vestergaard,
Weekendavisen

Civilingeniør, ph.d., HD Hans Schjær-Jacobsen,
Selvstændig rådgiver, tidligere rektor for Ingeniørhøjskolen i København.

Civilingeniør Knud Erik Andersen,
Selvstændig rådgiver, tidligere vej-og trafikchef i Vejdirektoratet

Tidsmæssig varighed inkl. debat: 2 timer

Sessions-form

Der vil blive givet tre indlæg med efterfølgende relativt korte opklarende spørgsmål til foredragets faktuelle indhold. Efter alle tre indlæg er det tanken, at der med salen indledes en bred debat om, hvad der kan læres af Femern-forløbet i forhold til planlægning og gennemførelse af kommende store trafikinvesteringer.

Foredragenes indhold (idet rækkefølgen af foredrag endnu ikke er fastlagt):

Frede Vestergaard vil tale om den særlige politiske proces, der har ligget til grund for Femern-projektet. Den politiske aftale blev indgået allerede i 2008, og det var en aftale - ikke om den planlægning og de forundersøgelser, der skulle finde sted de næste mange år, men derimod om ubetinget gennemførelse af projektet. Det har betydet, at processen i sig selv og konsekvensvurderinger i særdeleshed har været under stærkt politisk pres for at understøtte den for længst trufne beslutning. Men i Tyskland har planprocessen en mere reel betydning og kan ikke som i Danmark kortsluttes med en anlægslov.

Den særlige konstruktion med et i juridisk henseende privatretligt aktieselskab: Femern A/S indebærer, at der på finansmarkedet kan lånes ubegrænsede midler pga. statsgarantien. Disse "private" lån optræder hverken på finanslove, ved opgørelser over statsgælden eller ved indberetninger til EU om finanspagten. Finansieringen står således i skærende kontrast til den pengeknaphed politikerne i alle andre sammenhænge må navigerer i. Dette forhold har ført til manglende prioriteringsdiskussioner herunder betydning for takstopkrævning på Storebælt, en mulig fremtidig Kattegatforbindelsen mv. Konstruktionen har også betydet, at det politiske fokus har været på politisk voluminøs handlekraft og ikke på den milliardstore gældsrisiko, som projektet kan risikere at påføre danske skatteborgere - måske allerede engang i 2030'erne.

Hans Schjær-Jacobsens foredrag har på engelsk titlen: 'Revisiting financial uncertainty of the Fehmarn Belt business case'. Foredraget beskriver Femern-projektet som en finansiell højrisiko business case. Femern A/S anvender *partiell følsomhedsanalyse* med udgangspunkt i et hovedscenarie (base case). I foredraget vises det, at denne tilgang metodisk undervurderer projektets samlede finansielle usikkerhed. Der er derfor en betydelig uerkendt risiko for, at projektets tilbagebetalingstid bliver væsentlig større, end det fremgår af det officielle grundlag for de politiske beslutninger. Hans Schjær-Jacobsen beregner finansielle usikkerhedsprofiler for projektet vha. Monte Carlo simulering med realistiske antagelser om worst og best case for vigtige input variable, såsom trafikindtægter, anlægsomkostninger og EU tilskud. Det sandsynliggøres, at de officielle base case forudsætninger i flere tilfælde ikke er centrale estimer, men snarere best case forudsætninger. Under forudsætningerne fra november 2014 med en tilbagebetalingstid på 37 år er sandsynligheden for en tilbagebetalingstid under 40 år forsvindende lille. De reviderede forudsætninger fra februar 2016 med en base case tilbagebetalingstid på 36 år ændrer ikke substantielt herved: Femern-projektet er fortsat en finansiell højrisiko business case.

Knud Erik Andersen vil tale om kritiske forhold i trafikprognoserne fra november 2014. Disse prognoser er en helt afgørende forudsætning for indtægtsprognoserne og følgelig for den samlede finansielle beregning. En snart 20 år gammel trafikmodel er blevet anvendt af Femern A/Stil formålet. Trafikmodellen er kalibreret op mod trafikstatistikken i 2011 men modellen er ikke specificeret og estimeret i forhold til aktuel markedssegmentering og heller ikke i forhold til, hvilke tekniske alternativer modellen overhovedet skal kunne regne på. Det giver systematiske fejl på resultaterne.

Af andre systematiske fejl kan nævnes, at der ved overflytning af trafik fra en lang række færgeruter er anvendt en ca. 20 % lavere takst end den Femern A/S selv regner med at opkræve, og den helt afgørende overflytning af trafik fra Storebælt foreligger der ikke nogen form for dokumentation for.

I Cowis kvalitetssikringsrapport fra november 2015 er prognoserne fra 2014 desuagtet godkendt som "et realistisk bud".

Knud Erik Andersen kan om ønsket stille en pdf til rådighed af hans seneste bog om Femerns trafikprognoser: *"Analyse af nye trafikprognoser for Femern-forbindelsen, 2014"*.

Særlige forhold

Hans Schjær-Jacobsen har allerede indsendt sin artikel til Trafikdage under hovedemnet 'Trafikøkonomi'. Såfremt der kommer en Special Session om Femern, er det Hans Schjær-Jacobsens ønske, at hans indlæg bringes under en sådan Special Session og dermed ikke under Trafikøkonomi.