

**Aftale mellem regeringen (Venstre), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti om:**

**Det videre forløb for Femern Bælt-forbindelsen**

**4. marts 2016**

## **Indledning**

Folketinget vedtog den 28. april 2015 lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Som følge af de højere anlægspriser, usikkerheden om størrelsen af EU-støtten til projektet samt usikkerheden forbundet med tidsplanen for den tyske miljøgodkendelse aftalte forligskredsen bag aftalen om en fast forbindelse over Femern Bælt, dvs. Venstre, Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti, at der skulle foretages en fornyet vurdering af den samlede økonomi i projektet, herunder en opdateret risikovurdering, før de fire store anlægskontrakter kan underskrives.

### **Sænketunnelen under Femern Bælt**

På baggrund af en fornyet dialogrunde med de bydende entreprenørkonsortier på de fire store anlægsentrepriser har Femern A/S forlænget anlægsperioden med 2 år til 8½ år. Det har medvirket til, at de endelige tilbud på de fire store anlægsentrepriser, som Femern A/S modtog medio september 2015 samlet set er 6,9 mia. kr. lavere end de tilbud, der lå til grund for anlægsloven i april 2015.

Femern A/S har på baggrund af de endelige tilbud opstillet et anlægsbudget for kyst til kyst-forbindelsen, som ved en åbning medio 2028 er på 52,6 mia. kr. Det er 2,5 mia. kr. lavere end budgettet i anlægsloven. Samtidig er anlægsbudgettets reserver øget til 7,3 mia. kr. Reserverne svarer til 16 pct. og følger anbefalingen fra den internationale rådgivnings- og revisionsvirksomhed EY på baggrund af en udført ekstern kvalitetssikring af projektets risici og reserver.

Parterne noterer sig, at der er ydet EU-støtte på knap 4,4 mia. kr. til projektets anlægsfase i perioden 2017-2019, og at det er en mulighed, at afløbsperioden forlænges i forbindelse med Kommissionens midtvejsevaluering i løbet af 2017.

Baseret på det nye anlægsbudget har Femern A/S i en opdateret finansiel analyse af det samlede Femern Bælt-projekt beregnet tilbagebetalingstiden for det samlede projekt inklusive landanlæg til 36 år.

Parterne noterer sig, at projektet endnu ikke er miljøgodkendt af de tyske myndigheder. Som følge af den manglende tyske miljøgodkendelse, kan anlægsarbejdet derfor ikke igangsættes i 2016 som hidtil forudsat.

På den baggrund er parterne enige om at give Femern A/S mandat til at forhandle betingede kontrakter med de foretrukne entreprenører. Betingelsen for at igangsætte anlægsarbejdet er, at der er opnået en endelig tysk miljøgodkendelse inden medio 2019. Med en endelig tysk miljøgodkendelse i 2019 vil anlægsarbejdet kunne igangsættes i 2020 og være afsluttet i 2028.

Hvis den endelige tyske miljøgodkendelse foreligger senest medio 2019, vil anlægsarbejdet blive igangsat. Hvis den endelige tyske miljøgodkendelse ikke foreligger medio 2019, skal der

på ny tages stilling til projektets videre forløb, herunder om der skal ske genudbud, eller om der skal forhandles om en yderligere forlængelse af gyldigheden af de betingede kontrakter.

Med de betingede kontrakter vil de valgte entreprenører kunne bidrage med konkrete anlægstekniske løsninger til projektansøgningen til de tyske myndigheder, hvilket kan reducere risikoen i den tyske myndighedsproces.

Parterne er enige om at følge arbejdet med at opnå den tyske miljøgodkendelse på baggrund af kvartalsvise statusrapporteringer fra Femern A/S.

### **Jernbanen mellem Ringsted og Holeby**

De danske jernbanelandanlæg omfatter udbygning af strækningen mellem Vordingborg og Holeby nordøst for Rødbyhavn til dobbeltspor samt elektrificering af strækningen mellem Ringsted og Holeby, idet Storstrømsbroen ikke er omfattet af den politiske aftale om etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt. De danske jernbanelandanlæg skal stå klar, når Femern Bælt-forbindelsen åbner.

Af hensyn til togpendlerne mellem hovedstadsområdet og Sydsjælland/Lolland-Falster og på baggrund af forsinkelsen af kyst til kyst-forbindelsen er parterne enige om, at de danske jernbanelandanlæg anlægges, så strækningen Ringsted–Nykøbing Falster er udbygget i 2021 og elektrificeret i 2024. Det giver en betydelig forbedring for de rejsende med tog mellem Nykøbing Falster og hovedstadsområdet, da rejsetiden forkortes til knap 1 time.

Strækningen mellem Nykøbing Falster og Rødbyhavn udbygges, så anlægget står færdigt inden åbningen af kyst til kyst-forbindelsen. Parterne er enige om, at det eksisterende spor levetidsforlænges, så det kan anvendes frem til anlægsarbejdet på strækningen påbegyndes.