

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 17. december 2004
J.nr. : 004-30

Trafikudvalget har i brev af 23. november 2004 stillet mig følgende spørgsmål, som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 85:

"Kan ministeren vurdere, hvor lang tilbagebetalingstiden ville blive for Femernforbindelsen, hvis man benyttede de budgetprincipper, som Bent Flyvbjerg har argumenteret for, jf. ministerens svar på alm. del – spørgsmål 67"

Svar:

Bent Flyvbjerg vurderer, at der gennemsnitlig er store budgetoverskridelser på infrastrukturprojekter og argumenterer på den baggrund for, at der bør tages højde herfor i anlægsbudgettet for en fast forbindelse over Femern Bælt.

Som det fremgår af min besvarelse af alm. del – spørgsmål 67 finder jeg, at de fleste af de tekniske grunde, som Bent Flyvbjerg nævner til budgetoverskridelser for infrastrukturprojekter er af begrænset relevans for Femern Bælt projektet.

Anlægsbudgettet for Femern Bælt forbindelsen er baseret på en forudsætning om, at projektet udføres som en skråstagsbro med en firesporet motorvej og to jernbanespor. En skråstagsbro er en gennemprøvet brotype, svarende til den, der kendes fra Øresundsbron. De realiserede byggeomkostninger fra Øresundsbron har bl.a. ligget til grund for anlægsbudgettet for Femern Bælt projektet, der således har kunnet udarbejdes med en rimelig stor grad af sikkerhed. Der er dog på nuværende tidspunkt en vis, men dog begrænset, risiko, hvad angår de geotekniske forhold i Femern Bælt.

De direkte byggeomkostninger er beregnet til ca. 25 mia. kr. Hertil kommer 5 mia. kr. i reserver til uforudsete omkostninger, d.v.s. at reserverne svarer til 20 pct. af byggeomkostningerne.

Hvis det antages at de direkte anlægsomkostninger, mod forventning, forøges med 50 pct. kan det beregnes at tilbagebetalingstiden for en fast forbindelse over Femern Bælt forlænges med ca. 10 år, fra 25 år til 35 år.

Jeg vil gerne understrege at jeg ikke finder det sandsynligt at den omtalte situation vil kunne opstå.

Som anført i besvarelsen af alm. del spørgsmål 67 er det også af betydning for projektets rentabilitet, hvor stor støtte projektet vil få fra EU. Meget tyder på, at EU vil støtte projektet med op til 20 pct. af anlægsomkostningerne. I rentabilitetsberegningerne er der i dag regnet med EU-tilskud på 10 pct. Hvis det i rentabilitetsberegningerne lægges til grund, at der kan opnås 20 pct. støtte fra EU, reduceres den forventede tilbagebetalingstid for en fast forbindelse over Femern Bælt, i en situation med en overskridelse af de direkte anlægsomkostninger på 50 pct., til 29 år.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen