



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget  
Folketinget

21. maj 2021  
2021-3537

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 19. maj 2021 stillet mig følgende spørgsmål, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rasmus Vestergaard Madsen (EL).

**Spørgsmål L 220 nr. 88:**

Rigsrevisionen har tidligere kritiseret Transportministeriet for at basere de økonomiske værdifastsættelser i en anlægslov på et særdeles mangelfuldt og spekulativt grundlag, som det følger af L 68 – bilag 1 (Transportudvalget 2014-15). Af TRU alm. del – bilag 65 (Transportudvalget 2020-21) fremgår det i afsnit 2.1, at: ”Kvalitetssikringsteamet har ikke vurderet økonomi for driftsfasen, herunder indtægter, fremadrettet drifts- og vedligeholdelsesomkostninger og udgifter forbundet med selve nyttiggørelsen.” og ”Kvalitetssikringsteamet er specifikt blevet bedt om ikke at forholde sig til alternativer for jordtransport (pram vs. lastbil), hvilket bl.a. indebærer, at vi ikke har kvalitetssikret de to optioner, der ligger udover anlægsoverslaget. Disse omkostninger vil dog i et almindeligt anlægsprojekt være indeholdt i anlægsoverslaget og det bør nok fremgå.” I forhold til det videre projekt bemærker den eksterne kvalitetssikring følgende forhold, som der bør være særligt fokus på: ”Det kvalitetssikrede anlægsbudget ikke indeholder overvejelser omkring indtægterne fra den jord som skal indbygges i Lynetteholm.” og ”Den eksterne kvalitetssikring finder, at de estimerede udgifter til arkæologi bør tilføjes til anlægsoverslaget.” I bilagets afsnit 6.1 fremgår det tillige, at: ”På tidspunktet for gennemførelsen af den eksterne kvalitetssikring er der ikke udarbejdet notat om organisering og finansiering af projektet, hvilket anses for almindelig praksis i forhold til projektets stade og karakter.” Da specielt kvalitetssikringen af om dels de nødvendige jordmængder er til rådighed, dels hvor stor usikkerhed der er forbundet med disse indtægter, er helt afgørende for at kunne vurdere, om anlægsloven opfylder kravet om selvfinansiering, vil ministeren da på denne baggrund redegøre for, hvorfor Transportministeriet har valgt at udarbejde et stærkt mangelfuldt økonomisk beslutningsgrundlag for en anlægslov, der hævdes at være selvfinansierende, men hvor Transportministeriet ikke har forsøgt at dokumentere dette?



**Svar:**

Af den eksterne kvalitetssikrings konklusioner fremgår det ”WSP har sammen med KPMG gennemført en ekstern kvalitetssikring af ”Ekstern kvalitetssikring af VVM-undersøgelse af Lynetteholm (nyttiggørelsesanlæg)” for Transport og Boligministeriet. ”På baggrund af den eksterne kvalitetssikring er WSP og KPMG ikke blevet bekendt med vægtige grunde til, at der ikke bør træffes beslutning om at gå videre med projektet på baggrund af det af By og Havn fremlagte beslutningsgrundlag, herunder i forhold til anlægsbudgettet, risikovurderingen og tidsplanen.”

Parallelt med arbejdet med miljøkonsekvensvurdering, lovforslag og implementeringsredegørelse oplyser By & Havn, at selskabet, i samarbejde med tekniske rådgivere, yderligere har kvalificeret projektet gennem forberedelse af udbudsmateriale for anlægsprojektet for Lynetteholms perimeter. By & Havn oplyser videre, at der på nuværende tidspunkt er tale om et ganske detaljeret og gennemarbejdet anlægsprojekt.

Anlægsoverslagets hovedposter indgår i besvarelsen af spørgsmål 8 til L 220. For så vidt angår indtægterne fra jordmodtagelse henvises til besvarelsen af spørgsmål 57 og 58 til L 220.

I forhold til spørgsmålet om finansiering og organisering bemærker By & Havn endvidere, at forslaget til anlægslov bl.a. med §§ 1, 16 og 17 forholder sig til disse spørgsmål.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht