

**[Trafikministeren]**

Selskabets indstilling af 27. november 1992 om anlæggets linieføring og udformning.

**Spm. nr. S 1129**

Til *trafikministeren* (7/7 93) af:

**Gade (SF):**

»Vil ministeren oplyse, hvor stor en del af de 4,2 mia. kr., som DSB/VD i deres fase 4-rapport angiver som den totale pris for Øresundsbroens danske landanlæg, der er afsat til henholdsvis reserver til imødegåelse af prisændringer, øgede omkostninger vedrørende ekspropriation, merudgifter ved projektændringer m.v. henholdsvis til dækningsbidrag? Samtidig ønskes det oplyst, om disse beløb er mindre end de procentuelle og absolutte beløb, som A/S Storebælt og fase 3-rapporten budgetterer med.«

**Begrundelse**

I ministerens svar på spm. nr. S 923 oplyses det, at fase 3-rapportens totale budget indeholder prisregulering, dækningsbidrag samt øgede omkostninger vedrørende ekspropriation og ledningsarbejder tillige med merudgifter vedrørende visse projektændringer. Af ministerens svar fremgår det ikke, om disse omkostninger også er medtaget i fase 4-rapportens totale budget. Samtidig ønsker spørgeren oplyst, om de eventuelle reserver i fase 4-rapporten relativt er mindre end dem, fase 3-rapporten og A/S Storebælt budgetterer med.

*Svar* (14/7 93):

**Trafikministeren** (Helge Mortensen):

Spørgsmålet har været forelagt A/S Øresundsforbindelsen, der har afgivet følgende udtalelse, hvortil jeg kan henholde mig:

»A/S Øresundsforbindelsen kan på baggrund af projektforslaget (fase 4-rapporten) fra DSB/VD oplyse, at der i forhold til anlægsoverslaget i fase 3-rapporten gælder følgende:

– I fase 3-rapporten er anlægsoverslaget angivet i prisniveau pr. 1. januar 1991. Anlægslovens overslag var angivet i prisniveau pr. 1. juli 1990. Ved sammenligning blev der derfor foretaget en prisregulering af anlægslovens overslag til pr. 1. januar 1991. Da fase 4-rapportens overslag er angivet i prisniveau pr. 1. januar 1991, er fase 3- og fase 4-overslagene direkte sammenlignelige. Forskellen

er 70-80 mio. kr. mellem prisniveau pr. 1. januar 1991 og pr. 1. juli 1990.

- Da fase 4-rapporten er en viderebearbejdning og detaljering af fase 3-rapporten, vil merudgifter til projektændringer m.v. angivet i fase 3-rapporten også være medtaget i fase 4 i den udstrækning, projektet ikke er ændret.
- Udgiften til ekspropriation er vurderet ud fra erstatningsfastsættelsen ved de foretagne ekspropriationer. Udgiften er øget med ca. 100 mio. kr. i forhold til dispositionsforslagsrapporten (fase 3).
- Den større afklaring af omfanget af ledningsomlægninger har medført en stigning i overslaget på ca. 80 mio. kr.
- Merudgifter vedrørende dækningsbidrag til projektledelse udgør såvel i fase 3 som i fase 4 ca. 120 mio. kr.
- Herudover er der i fase 4-projektet indarbejdet visse projektjusteringer. A/S Øresundsforbindelsen vurderer for øjeblikket i forbindelse med granskningen, hvorvidt justeringerne stadig skal indgå i grundlaget for den videre projektering.

DSB/VD's opgave i fase 4-afrapporteringen har været at give en vurdering af et realistisk anlægsoverslag. Det er A/S Øresundsforbindelsen, der på baggrund heraf skal udarbejde et bygherrebudget. Dette indebærer bl.a. en granskning af fase 4-rapporten, herunder en vurdering af mulige besparelser og mulige risici. Som det fremgår af svaret på spørgsmål nr. S 923, vil A/S Øresundsforbindelsen i den kommende tid granske fase 4-rapporten.

Et anlægsoverslag fra en rådgiver kan således ikke sammenlignes med et bygherrebudget og derfor heller ikke med A/S Storebæltsforbindelsens.«

**Spm. nr. S 1130**

Til *trafikministeren* (7/7 93) af:

**Gade (SF):**

»Vil ministeren oplyse, om den fase 4-rapport, som ministeren omtaler i svaret på spm. nr. S 923, er færdiggjort i alle detaljer, om rapporten er godkendt af ministeren og ministerens repræsentant i projektorganisationen, samt hvorfor der ikke i projektforslaget er sket en budgetmæssig opdeling mellem bane- og bilanlæggene?«