

## Bemærkninger til forslaget

### *Almindelige bemærkninger*

I to rapporter fra Transportrådet (1995, publikation nr. 2 & 3) dokumenteres det ved hjælp af flere hundrede referenceprojekter, hvorledes estimaterne af omkostninger, efterspørgsel, rentabilitet m.v. for større anlægsprojekter er endog særdeles usikre. Transportrådet dokumenterer bl.a., at overskridelser af omkostninger på 50 til 100 pct. i faste priser er almindelige, mens overskridelser over 100 pct. ikke er ualmindelige; at trafikprognoser, som rammer 20 til 70 pct. ved siden af den faktiske udvikling, er almindelige; at estimater af projekters rentabilitet ofte er overoptimistiske i en grad, så prognosticeret rentabilitet er afgørende forskellig fra faktisk rentabilitet.

Forslagsstillerne anser det for helt nødvendigt, at der i tilknytning til et så omfattende projekt som en eventuel fast forbindelse over Femer Bælt på et så tidligt tidspunkt som muligt gennemføres en økonomisk risikoanalyse. Europa-Kommissionen har lavet et løst overslag, der viser, at en fast forbindelse inkl. landanlæg vil beløbe sig til et sted mellem 35 og 65 mia. kr.

Omkostningsudviklingen i Storebælts- og Øresundsforbindelserne og i den britisk-franske kanal-tunnel samt den vigende efterspørgsel i sidstnævnte projekt understreger behovet for bedre analyser og prognoser.

Transportrådet gør i førnævnte rapporter opmærksom på, at disse forhold ikke betyder, at der ikke eksisterer rentable og prognoserealistiske projekter. Endnu mindre betyder den manglende budgetdisciplin og overoptimistiske prognoser, at den gængse praksis ved forundersøgelser og projektvurderinger ikke kan forbedres betydeligt.

Derimod understreger de ovennævnte forhold, at der eksisterer et omfattende og vedholdende problem vedrørende pålideligheden af estimater af omkostninger, efterspørgsel og rentabilitet.

Selskabet Eurotunnel, der har anlagt og nu driver den britisk-franske kanal-tunnel, har overskredet de

oprindelige budgetter med mere end 100 pct. i faste priser. Dertil kommer, at det forventede trafikspring – der også imødeses på den faste Storebæltsforbindelse – det første år udeblev, således at indtægterne på nuværende tidspunkt ikke engang kan dække renteudgifterne. Selskabet bag kanalprojektet meddelte på den baggrund i efteråret 1995, at det over en 18-måneders-periode ikke har mulighed for at betale renter på den oparbejdede gæld. Der pågår i øjeblikket forhandlinger mellem selskabet og de to landes regeringer om at tilføre den urentable forbindelse et milliardtilskud eventuelt i form af gældseftergivelse.

Disse forhold sætter yderligere fokus på behovet for at indarbejde en økonomisk og finansiel risikoanalyse i forundersøgelserne af en eventuel fast forbindelse over Femer Bælt, der blev igangsat i efteråret 1995. Et af formålene med den økonomiske risikoanalyse er at få etableret nogle tærskel- eller grænseværdier, som angiver, under hvilke forhold projektet ikke længere er driftsøkonomisk rentabelt, og at estimere sandsynligheden for, at denne situation opstår.

Derfor anbefaler forslagsstillerne, at regeringen pålægger Trafikministeriet at udarbejde en evalueringsrapport omhandlende Storebælts- og Øresundsforbindelserne, der inddrager erfaringer med hensyn til budgetter, prognoser, uforudsete udgifter og anvendelse af reserver. Evalueringsrapporten skal indgå i den økonomiske risikoanalyse og de videre forundersøgelser.

I 9 forstudierapporter (Femer Belt Crossing, Doc. No. A1-1 - A7-1, august 1993), som de danske og tyske trafikministerier har ladet fremstille af konsulentfirmaerne COWiconsult og Lahmeyer International, understreges behovet for at inddrage erfaringer fra tidligere projekter. Tre projekter fremhæves som særlig relevante i tilknytning til en eventuel fast Femer Bælt-forbindelse: Storebælt, Øresund og kanal-tunnelen (se f.eks. Femer Belt Crossing, Summary Report, Doc. No. A7-1, august 1993, s. 76).

I samme forstudierapport lægges der endvidere vægt på at gennemføre risikovurderinger i tilknyt-