

under anlægsfasen. En sådan vurdering må nødvendigvis tage sit udgangspunkt i de antagelser, der er gjort ved estimeringen af anlægsudgifterne.

Reserverne afsat for en jernbanesænketunnel er sammenlignelige med dem afsat for en kombineret vej- og jernbanebro (15-20 pct.).

	Løsningsmodel 1 Boret tunnel for jernbane med biltog	Løsningsmodel 2 Sænketunnel for jernbane med biltog	Løsningsmodel 3 Bro for vej og jernbane
Reserver, central estimat	5,6 mia.	3,6 mia.	3,6 mia
Reserver, pct. af den samlede anlægsudgift	30 pct.	16 pct.	17 pct.
95 pct. Konfidensinterval	2,3-8,9 mia.	1,5-5,7 mia.	1,5-5,7 mia.

Man bør derudover bemærke, at grovheden af den foreløbige risikovurdering – og således skønnene over de uforudsete udgifter – er behæftet med en betydelig usikkerhed på dette tidlige tidspunkt af projektet. 95 pct. konfidensintervallerne for reserverne betyder, at de reelle uforudsete udgifter med 95 pct. sandsynlighed vil ligge inden for dette interval som er angivet i ovenstående tabel for løsningsmodellerne 1 til 3.«

Spm. nr. S 3334

Til trafikministeren (14/8 96) af:

Jette Gottlieb (EL):

»På hvilket grundlag er Trafikministeriet nået frem til, at terminaler i forbindelse med en biltogsløsning under Femer Bælt vil koste omkring 6 mia. kr. inkl. reserver?«

Begrundelse

I Trafikministeriets nylige rapport om undersøgelserne vedrørende Femer Bælt-forbindelsen er på side 22 vist en sammenlignende oversigt over de budgetterede anlægsomkostninger ved de 7 modeller. Det fremgår heraf, at etableringen af terminaler ved en biltogsløsning koster 4,9 mia. kr. plus reserver, i alt ca. 6 mia. kr. Det forekommer som et højt beløb i forhold til antallet af biler, der forventes fragtet over (svarer til en anlægspris på 125 kr. for hver eneste bil i de første 20 år).

Svar (23/8 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg har fra det rådgivende konsulentfirma, der forestår de tekniske undersøgelser, fået oplyst følgende, hvortil jeg skal henholde mig:

»Anlægsudgiften til etablering af en biltogsforbindelse, herunder etablering af terminaler og indkøb af 15 specielt udformede biltog (2 lokomotiver pr. biltog), er estimeret til 4,9 mia. kr. Omtrent 25 pct. hidrører fra etablering af terminaler, de resterende 75 pct. fra indkøb af biltog. Reserver er vurderet til ca. 1.2 mia. kr., således at anlægsudgifter inklusive reserver udgør ca. 6.1 mia. kr. De ovennævnte tal er centrale estimater behæftet med en betydelig usikkerhed.

Anlægsomkostningerne er beregnet primært på grundlag af oplysninger fra Kanaltunnelprojektet, hvor de specielt udformede biltog har vist sig at være meget dyre bl.a. grundet de strenge sikkerhedskrav (se bilag 1 afsnit 5.3, side 62 i Trafikministeriets rapport »Undersøgelser vedrørende Femer Bælt-forbindelsen; Fase 1 af kyst til kyst-undersøgelserne«). Modsat gængs opfattelse kan de store ekstraomkostninger, som dette projekt har erfaret, primært relateres til det rullende material, hvorimod tunnelboringen budget- og tidsmæssigt stort set holdt sig inden for de planlagte rammer.«