

vere Cowi/Lahmeyer vurderet anlægsomkostningerne for løsningsmodellerne med 95 pct. konfidensinterval (usikkerhedsinterval). Beløbene indeholder anlægsudgifter, design, tilsyn, administration og reserver, men ikke finansieringsomkostninger, hvorfor der ikke kan tales om egentlige anlægsbudgetter. Med disse forbehold vil en sammenligning se ud som følger:

Femer Bælt	Anlægsomkostninger 95 pct. konfidens- interval mia. DKK
Løsningsmodel 1 (m. biltog) .....	18,3-32,9
Løsningsmodel 2 (m. biltog) .....	20,2-32,4
Løsningsmodel 3 .....	18,6-33,4
Løsningsmodel 4 .....	26,1-45,1
Løsningsmodel 5 .....	24,3-37,5

(Prisindeks juni 1996, moms ikke inkluderet).

A/S Storebælt udarbejdede det første anlægsbudget i september 1988. Dette udgjorde 17,85 mia. kr. i 1988-priser. Budgettet blev revideret i 1992 efter problemerne med tunneleringen og efter fastlæggelse af den endelige anlægsudformning. Budgettet blev fastlagt til 21,6 mia. kr. i 1988-priser.

Dette budget er siden fastholdt.

#### Spm. nr. 3461

Til trafikministeren (28/8 96) af:

**Jette Gottlieb (EL):**

»Hvad er budgettet for de fem »resterende« modeller for en eventuel Femer Bælt-forbindelse, såfremt renter og moms medtages?«

#### Svar (9/9 96)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Som nævnt under besvarelsen af spørgsmål nr. S 3460 er der ikke på nuværende stadi i undersøgelsesarbejdet udarbejdet egentlige anlægsbudgetter for løsningsmodellerne. Der er således indtil videre stor usikkerhed om anlægsudgifterne, hvilket bl.a. fremgår af de store ud-

giftsintervaller, der er fremlagt. Først efter fase 2 af undersøgelserne vil der foreligge et grundlag for at opstille et egentligt anlægsbudget.

#### Spm. nr. S 3462

Til trafikministeren (28/8 96) af:

**Jette Gottlieb (EL):**

»Kan ministeren oplyse, hvad anlægsprisen for de tre bro/tunnelforbindelser Storebælt, Øresund og Femer Bælt er  
– pr. kilometer forbindelse,  
– pr. bil, der årligt forventes at benytte forbindelsen og  
– pr. togafgang og pr. togpassager, der årligt forventes at benytte forbindelsen?«

#### Svar (9/9 96)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Indledningsvis skal jeg bemærke at de nedenfor angivne svar for Storebælt og Øresund ikke er sammenlignelige med Femer Bælt-løsningsmodellerne, da tallene for de to førstnævnte projekter er udregnet på baggrund af de sidst udarbejdede anlægsbudgetter, mens overslagene for løsningsmodellerne for Femer Bælt-forbindelsen som tidligere nævnt er udarbejdet på baggrund af de foreløbige vurderinger af anlægsomkostningerne.

For så vidt angår Storebæltsforbindelsen, har A/S Storebælt oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»Den faste forbindelse over Storebælt er ca. 17,5 km lang, eksklusiv de tilhørende landanlæg på Fyn og Sjælland.

Anlægsbudgettet er 21,6 mia. kr. i 1988-priser. Det giver en pris pr. kilometer vej- og jernbaneforbindelse på ca. 1,2 mia. kr. i 1988-prisniveau.»

For så vidt angår Øresundsforbindelsen, har Øresundskonsortiet oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»Øresundsforbindelsen, kyst til kyst-anlægget, er ca. 16 km lang. Anlægsbudgettet for vej- og jernbaneforbindelsen er 13,925 mia. DKK i prisniveau juli 1990 eksklusiv de danske og svenske landanlæg.

Prisen pr. kilometer Øresundsforbindelse er ca. 870 mio. DKK i juli 1990-prisindeks.