



Afgjort den 23. juni 2011

## 149

**Transportministeriet.** Transportministeriet, den 15. juni 2011.

- a. Transportministeriet anmoder om Finansudvalgets tilslutning til, at budgettet for projektering af den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark udvides med 1.431 mio. kr. fra 2.066 mio. kr. til 3.497 mio. kr. (2008-priser). Budgetudvidelsen skyldes langt overvejende fremrykning af aktiviteter fra anlægsfasen til projekteringsfasen af såvel kyst til kyst-forbindelsen som de danske jernbanelandanlæg.

Budgetudvidelsen medfører ikke merudgifter i indeværende eller kommende finansår, men indebærer, at statens mulighed for at yde genudlån til selskaberne, jf. § 7 stk. 3 og stk. 4 i projekteringsloven, forhøjes med 931 mio. kr. henholdsvis 500 mio. kr. (2008-priser).

- b. Transportministeren har i medfør af § 5 i projekteringsloven henlagt projekteringsarbejdet vedrørende kyst til kyst-forbindelsen over Femern Bælt til Femern Bælt A/S, der er et 100 pct. ejet datterselskab under Sund & Bælt Holding A/S, og i medfør af § 18, stk. 2, i projekteringsloven henlagt projekteringsarbejdet vedrørende de danske jernbanelandanlæg til Banedanmark.

Det fremgår af akt. 140 af 3. juni 2010, at projekteringsomkostningerne vedrørende den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark forventes at være 2.066 mio. kr. (2008-priser).

Det fremgår endvidere af aktstykket, at det i forbindelse med fremlæggelsen af en revideret tidsplan kan forventes, at der skal tages stilling til en eventuel fremrykning af aktiviteter vedrørende forberedelse af udbud fra anlægsfasen til projekteringsfasen, samt tages stilling til en eventuel etablering af et VTS-system (Vessel Traffic Service) til overvågning af skibstrafikken i Femern Bælt.

Femern Bælt A/S præsenterede i november 2010 en revideret tidsplan for arbejdet med kyst til kyst-forbindelsen over Femern Bælt. Ifølge den reviderede tidsplan forventes åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt at kunne finde sted i 2020. Dette forudsætter imidlertid, at udbudsprocessen afvikles sideløbende med projektering og myndighedsgodkendelse.

Med henblik på at implementere den reviderede tidsplan for Femern Bælt-forbindelsen fra november 2010 foreslås budgettet derfor udvidet med 1.431 mio. kr. til 3.497 mio. kr. Med budgetudvidelsen vil det være muligt at fremrykke aktiviteter fra anlægsfasen til projekteringsfasen, herunder udbudsprocessen for anlægsarbejdet på kyst til kyst-forbindelsen, samt at tage højde for nye krav til VVM-redegørelsen.

Den foreslåede budgetudvidelse fremgår af tabel 1 og de enkelte udgiftsposter, der giver anledning til budgetudvidelsen, er beskrevet nærmere i det følgende.

**Tabel 1. Udvidet budget for projektering af kyst til kyst-forbindelsen over Femern Bælt**

Mio. kr., 2008-priser	Nu- væren- de budget	Nyt budget	Bud- getæn- dring	He- raf frem- ryknin- ger	He- raf for- dy- relser
<b>Miljøunder- søgelser</b>	<b>505</b>	<b>583</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>0</b>
<b>Projekte- ringsaktivi- ter</b>					
Planlægning (myndigheds- behandling mv.)	<b>100</b>	<b>365</b>	<b>265</b>	<b>240</b>	<b>25</b>
Geoteknik og sejladundersø- gelser	<b>401</b>	<b>401</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Teknisk løs- ning, design og installationer	<b>350</b>	<b>450</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>0</b>
Administrati- on, inkl. infor- mation	<b>312</b>	<b>370</b>	<b>58</b>	<b>58</b>	<b>0</b>
Uforudsete omkostninger	<b>160</b>	<b>160</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>I alt</b>	<b>1.323</b>	<b>1.746</b>	<b>423</b>	<b>398</b>	<b>25</b>
<b>Udbudsfor- beredelse</b>	<b>53</b>	<b>483</b>	<b>430</b>	<b>430</b>	<b>0</b>
<b>Projektering af kyst til kyst-forbin- delsen</b>	<b>1.881</b>	<b>2.812</b>	<b>931</b>	<b>906</b>	<b>25</b>
<b>Projektering af landanlæg</b>					
Projektering	<b>185</b>	<b>185</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Detailprojek- tering af jern- banelandanlæg	<b>0</b>	<b>450</b>	<b>450</b>	<b>450</b>	<b>0</b>
Forlods over- tagelser vedr. jernbanelan- danlæg	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>0</b>
<b>I alt</b>	<b>185</b>	<b>685</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>0</b>

<b>Samlede projekteringsomkostninger</b>	<b>2.066</b>	<b>3.497</b>	<b>1.431</b>	<b>1.406</b>	<b>25</b>
--	--------------	--------------	--------------	--------------	-----------

Anm.: Alle priser er anført i 2008-priser. Det skyldes, at Femern Bælt A/S' budget er opgjort i 2008-priser, og at selskabet bruger 2008-priser i den løbende budgetstyring. Endvidere er de forventede omkostninger til projektering angivet i 2008-priser i projekteringsloven.

#### *Miljøundersøgelser (78 mio. kr.)*

Miljøministeriet meddelte den 2. februar 2011 Transportministeriet, at man anbefaler, at Transportministeriet i forbindelse med forundersøgelserne til den faste forbindelse over Femern Bælt følger Europa-Kommissionens nye fortolkning af VVM-direktivet fra november 2010. Det medfører øgede krav til VVM-redegørelser for større anlægsprojekter som Femern Bælt-forbindelsen end tidligere forudsat. Den nye fortolkning indebærer en fremrykning af miljøundersøgelser af råstofindvinding samt af produktionsanlæg, der er placeret andre steder end ved selve anlægsprojektet, og som alene opføres med det formål at betjene anlægsprojektet. Disse anlæg skal med den nye fortolkning indgå i VVM-redegørelsen for Femern Bælt-forbindelsen.

Da Femern Bælt A/S overtager ansvaret for at få miljøgodkendt produktionsfaciliteter, skal selskabet afholde udgifterne til dette arbejde direkte. Det var tidligere forudsat, at entreprenørerne/arealjerne selv skulle afholde udgifterne til miljøgodkendelse, og at omkostningerne hertil ville blive indregnet i den kontraktbetaling, som Femern Bælt A/S ville skulle svare entreprenørerne. Det forventes, at entreprenørernes bud vil blive lavere, når entreprenørerne ikke skal afholde udgifterne til miljøgodkendelse af en produktionsplads, hvorfor der er tale om en fremrykket udgift.

#### *Projekteringsaktiviteter (398 mio. kr.)*

Kravet om at integrere produktionspladserne og råstofindvinding i VVM-redegørelsen indebærer en forlængelse af projekteringsfasen på 6 måneder. Forsinkelsen på 6 måneder indhentes dog i udbuds- og anlægsfasen, blandt andet fordi entreprenørerne ikke selv skal bruge tid på at finde egnede arealer til produktionspladser.

De fremrykkede projekteringsaktiviteter omfatter:

- Etablering af et midlertidigt VTS-system til forbedring af sejladssikkerheden i Femern Bælt i anlægsfasen (100 mio. kr.)
- Arealerhvervelse i Danmark og Tyskland samt miljøkompensationsforanstaltninger (240 mio. kr.)
- Drift af bygherreorganisation mv. i 6 måneder ekstra (58 mio. kr.)

#### *VTS-systemet (100 mio. kr.)*

VTS-systemet skal sikre sejladssikkerheden i Femern Bælt i anlægsperioden, hvor tunnelprojektet har indflydelse på skibstrafikken. For at sikre en rettidig start af selve anlægsarbejdet anbefaler søfartsmyndighederne, at VTS-systemet sættes i drift et år, inden selve anlægsarbejdet igangsættes.

#### *Arealerhvervelse (240 mio. kr.)*

Femern Bælt A/S skønner at skulle bruge 140 mio. kr. til forlods overtagelse samt til allerede i projekteringsfasen at erhverve ejendomme/arealer i Danmark, som er nødvendige for at etablere den faste forbindelse eller eventuelle produktionsanlæg, og hvor det ikke vurderes, at overtagelsen af arealerne kan afvente den almindelige ekspropriationsforretning. Femern Bælt A/S skal derudover bruge 60 mio. kr. til at erhverve arealer i Tyskland til brug for etablering af den faste forbindelse og for at etablere erstatningsnatur. Efter tysk lovgivning er det et krav, at bygherren i forbindelse med myndighedsgodkendelsen dokumenterer, at der vil blive skabt ny natur som kompensation for de arealer, som byggeprojektet lægger beslag på. Endelig skal Femern Bælt A/S bruge 40 mio. kr. til miljøkompensationsforanstaltninger til retablering af natur, som berøres af anlægget af den faste forbindelse.

#### *Udbudsforberedelse (430 mio. kr.)*

Som det fremgår af det konsoliderede anlægsskøn af 25. november 2010, vurderer Femern Bælt A/S, at omkostningerne ved en fremrykket udbudsproces vil udgøre 330 mio. kr. frem til udgangen af 2013.

Hertil kommer, at en af Femern Bælt A/S' vigtigste opgaver er at gennemføre et udbud af projektet, der fører til økonomisk fordelagtige tilbud. Det bedste instrument til at opnå dette er, at der skabes et godt grundlag for konkurrence mellem de tilbudsgivere, der ønsker at bygge den faste forbindelse over Femern Bælt. I bestræbelserne på at fremme konkurrencen mellem tilbudsgiverne finder Femern Bælt A/S og selskabets rådgivere, at det vil være hensigtsmæssigt at tilbyde en vis grad af honorering af de tilbudsgivere, der ikke opnår kontrakt, samt at tilbyde betaling for rettigheder til eventuelle innovative forslag i forbindelse med byggeriet. En lignende fremgangsmåde har i international sammenhæng været anvendt på andre større anlægsbyggerier. Femern Bælt A/S skønner, at den samlede udgift hertil vil udgøre ca. 100 mio. kr. Omkostningen forventes opvejet af bedre priser som følge af øget konkurrence, mere innovative løsninger samt en reduceret risiko for uforudsete omkostninger på grund af en højere grad af afklaring mellem bygherre og entreprenør i forbindelse med den dialogbaserede udbudsproces, som Femern Bælt A/S foreslår.

*Fordyrelser til projektering af kyst til kyst-forbindelsen (25 mio. kr.)*

Kulturarvsstyrelsen har fremsat krav vedr. marinarkæologiske undersøgelser af to skibsvrag fra 1600-tallet, som befinder sig tæt på forbindelsens linjeføring.

*Projektering af landanlæg (500 mio. kr.)*

Banedanmarks tidsplan for projektering af de danske jernbanelandanlæg er baseret på Femern Bælt A/S' oprindelige tidsplan for projektering og anlæg af kyst til kyst-forbindelsen forud for igangsætning af projekteringsarbejdet i 2009. Det indebærer, at Banedanmark har beslutningsgrundlaget for en anlægslov vedrørende de danske jernbanelandanlæg klar med udgangen af 2011. Banedanmark anbefaler, at man færdiggør beslutningsgrundlaget for de danske jernbanelandanlæg med udgangen af 2011, men får hjemmel til at fortsætte detailprojektering og udbudsproces. Det betyder, at anlægsarbejdet kan igangsættes, når en anlægslov er vedtaget. Der er i § 2 i lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark materiel hjemmel til at fremrykke aktiviteter fra anlægsfasen til projekteringsfasen. Med dette aktstykke gives den bevillingsmæssige hjemmel til, at Banedanmark efter færdiggørelsen af beslutningsgrundlaget for de danske jernbanelandanlæg i slutningen af 2011 kan igangsætte detailprojektering og udbudsproces, inden anlægsloven foreligger. Anlægsarbejdet færdiggøres i overensstemmelse med det forventede færdiggørelses-tidspunkt for kyst til kyst-forbindelsen i 2020. Det giver dermed Banedanmark 2 år mere til selve anlægsarbejdet.

Banedanmark vurderer, at der ved en forlængelse af anlægsperioden med 2 år vil kunne opnås en nettobesparelse på de danske jernbanelandanlæg på i størrelsesordenen 250–350 mio. kr. Besparelsen på selve anlægget vil være 400–500 mio. kr., mens det tidligere afløb af anlægsinvesteringerne (end hvis detailprojektering og anlægsarbejde udskydes i to år) indebærer øgede renteudgifter mv. på omkring 150 mio. kr.

*Særligt vedr. lokalisering af produktionspladser til tunnelelementer*

Europa-Kommissionen offentliggjorde i november 2010 for første gang en fortolkning af VVM-direktivets bestemmelser vedrørende arbejder, der er tilknyttet store projekter. Fortolkningen indebærer, at miljøvurderingen af Femern Bælt-forbindelsen og de nødvendige produktionspladser til etableringen af den faste forbindelse skal ses i sammenhæng og indgå i en samlet miljøvurdering og godkendelsesproces. Fortolkningen indebærer således, at Femern Bælt A/S skal udpege konkrete arealer, hvor produktionen af tunnelelementer til sænketunnellen kan placeres. Derefter skal der gennemføres

en VVM af produktionsanlæggene på de valgte lokaliteter, så miljøeffekten af produktionsanlæggene kan indgå i den samlede miljøvurdering af projektet.

For at minimere de tidsmæssige risici for projektet, herunder risikoen for lang-varige klagesager, vil Femern Bælt A/S i udbudsmaterialet betinge, at de bydende entreprenører skal anvende de udpegede produktionspladser, og at entreprenørerne skal overholde alle betingelser i de udstedte miljøgodkendelser.

På baggrund af Kommissionens nye fortolkning af VVM-direktivet har Femern Bælt A/S undersøgt mulige lokaliteter til etablering af produktionspladser til tunnelelementer. Den 26. maj 2011 afleverede Femern Bælt A/S en indstilling til transportministeren om, at Rødbyhavn udpeges som produktionsplads for tunnelelementer til Femern Bælt-forbindelsen.

Placering af produktionspladser for standardtunnelelementer i Danmark som følge af Kommissionens nye retningslinjer skønnes at medføre en forøgelse af de skønnede anlægsudgifter på ca. 2,8 mia. kr. i forhold til det konsoliderede anlægsskøn fra november 2010, som var baseret på, at entreprenørerne ville vælge at etablere produktionsfaciliteter i Polen. Det betyder, at de samlede skønnede anlægsudgifter for kyst til kyst-forbindelsen er 40,7 mia. kr. De økonomiske konsekvenser af ovenstående vil blive afspejlet i den kommende anlægslov. Merudgiften skyldes et højere løn- og omkostningsniveau i Danmark i forhold til Polen. Femern Bælt A/S har beregnet, at den forventede tilbagebetalingstid for kyst til kyst-forbindelsen og de danske landanlæg forlænges med 3 år til 39 år.

#### *Særligt vedr. status for TEN-T-støtte*

Af akt. 140 af 3. juni 2010 fremgår det, at Finansudvalget vil blive orienteret om status for TEN-T-støtten (EU-støtte), når der foreligger en afklaring. Det er med den reviderede tidsplan blevet klarlagt, at Femern Bælt A/S forventer færre anlægsaktiviteter i perioden 2007–2013 end forudsat ved indgivelse af støtteansøgningen til Kommissionen i 2007. På baggrund af forhandlinger mellem Europa-Kommissionen og Transportministeriet vil Europa-Kommissionen udarbejde et forslag til ny beslutning om TEN-T-støtten til projektet.

Den nye beslutning om TEN-T-støtten til projektet vil afspejle det ændrede aktivitetsniveau. Den samlede TEN-T-støtte vil være mindre i indeværende støtteperiode (1.993 mio. kr. i stedet for 2.525 mio. kr.), men støttesatsen vil være uændret, dvs. en støttesats på 50 pct. til det udvidede projekteringsbudget og knap 24 pct. til anlægsudgifterne i perioden. Endvidere vil afløbsperioden for støtten forlænges med 2 år fra 2013 til 2015. Støtten på knap 2 mia. kr. er baseret på det budget for projekteringen, som fremgår af nærværende aktstykke.

Der vil i 2013 blive søgt om støtte til anlægsarbejderne for en fast Femern Bælt-forbindelse i den kommende støtteperiode (2014–2020).

- c. Sagen forelægges Finansudvalget, da en udvidelse af budgettet for projekteringen af kyst til kyst-forbindelsen over Femern Bælt er en forudsætning for at kunne igangsætte gennemførelsen af det reviderede og opdaterede undersøgelses- og projekteringsprogram for kyst til kyst-forbindelsen i henhold til den reviderede tidsplan udarbejdet af Femern Bælt A/S.
- e. Under henvisning til ovenstående anmodes om Finansudvalgets tilslutning til, at budgettet for projektering af Femern Bælt-forbindelsen med tilhørende landanlæg i Danmark udvides med 1.431 mio. kr. fra 2.066 mio. kr. til 3.497 mio. kr. (2008-priser), hvorefter der på § 40.21.41. Genudlån til Femern Bælt A/S kan optages genudlån for i alt 2.812 mio. kr. (2008-priser) og på § 40.21.42. Genudlån til A/S Femern Landanlæg kan optages genudlån for i alt 685 mio. kr. (2008-priser).

f. Finansministeriets tilslutning foreligger.

*Transportministeriet, den 15. juni 2011*

HANS CHRISTIAN SCHMIDT

Til Finansudvalget.

Tiltrådt af et flertal i Finansudvalget den 23-06-2011 (udvalget med undtagelse af Enhedslistens medlem, der stemte imod andragendet)