

F. t. I. vedr. fast forbindelse over Femern Bælt

Det forventes, at selskaberne også vil være ansvarlige for anlæg, drift og finansiering af den faste forbindelse over Femern Bælt. De nærmere detaljer vedrørende opgavefordeling mellem selskaberne og statens infrastrukturforvalter vedrørende anlæg, drift og finansiering af de tilhørende landanlæg i Danmark vil blive fastlagt i en kommende anlægslov.

Femern Bælt-projektet er et af Europas største infrastrukturprojekter. Både med hensyn til de overordnede fysiske dimensioner og målt i forhold til den omhandlede investering bliver der tale om et stort og i styringsmæssig henseende komplekst projekt. Der er tale om et 'grænseoverskridende' projekt med parallel myndighedsgodkendelse i to lande, der lovgivningsmæssigt adskiller sig fra hinanden.

Projektering og udførelse af de danske landanlæg, der som nævnt først og fremmest omhandler opgradering af det eksisterende jernbaneanlæg mellem Ringsted og Rødby, adskiller sig i styringsmæssig og teknisk henseende fra opgaven vedrørende den faste forbindelse, hvorfor det kan vise sig mest hensigtsmæssigt, at opgaven varetages i et selvstændigt selskab. Et andet væsentligt hensyn er sikkerheden for projektets gennemførelse og sammenhængen til det eksisterende jernbane- og vejnet. Det er i den forbindelse vigtigt, at signalsystemet på jernbanen ses i sammenhæng, og at opgaverne i relation hertil løses billigst muligt. Der etableres mulighed for, at selskaberne kan vælge at overlade opgaver med tilhørende ressourcer vedrørende undersøgelses- og projekteringsarbejdet, herunder VVM-undersøgelsen, helt eller delvist til Trafikstyrelsen, Banedanmark, Vejdirektoratet og institutioner under Miljøministeriet.

For nærværende pågår arbejdet med projekteringen af jernbanen mellem København og Ringsted i regi af Trafikstyrelsen i medfør af lov om projektering af jernbaneanlæg mellem København og Ringsted. Det kan vise sig fordelagtigt, at den projektororganisation, der er opbygget i den forbindelse, viderefører arbejdet med projekteringen af det tilstødende jernbaneanlæg på strækningen frem til den faste forbindelse over Femern Bælt.

Det forudsættes, at Trafikstyrelsen, Banedanmark og Vejdirektoratet vil inddrage private virksomheder i forbindelse med udførelsen af opgaverne, eksempelvis rådgivende ingeniører, arkitekter og eksterne konsulenter, og at disse kontrakter vil blive udbudt efter de gældende EU-regler.

Trafficministeren vil efter samråd med miljøministeren skulle forestå udarbejdelse af VVM-redegørelser for såvel den faste forbindelse som de tilhørende landanlæg, herunder høring, samt andre nødvendige miljøvurderinger af projektet. Det forudsættes i den forbindelse, at selskaberne vil kunne benytte Miljøministeriet, for så vidt angår faglig og juridisk rådgivning i forbindelse med myndighedsbehandlingen. Det foreslås, at selskaberne vil kunne overlade opgaver vedrørende undersøgelses- og projekteringsarbejdet med tilhørende ressourcer således, at udgifter i forbindelse med opfyldelse af plan- og miljøkrav, herunder gennemførelse af VVM-undersøgelser, afholdes af selskaberne, i det omfang opgaverne ikke er omfattet af Miljøministeriets egne myndighedsopgaver.

6. Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner

6.1. Udgifter til projektering

Projekteringsomkostninger omfatter omkostninger til geotekniske undersøgelser, miljøundersøgelser inkl. VVM-redegørelser, sejladsundersøgelser, undersøgelser af afvikling af cykeltrafik, undersøgelser af stationsforhold, herunder med henblik på trafikbetjening af lokalområdet, planlægning, design, administration m.v. Endvidere indgår omkostninger til informationsindsats i samarbejde med de lokale kommuner. Såvel den foretrukne broløsning som det foretrukne alternativ – sænketunnelløsningen – vil blive undersøgt i projekteringsfasen, blandt andet med henblik på at belyse de miljømæssige fordele og ulemper ved de to løsningsmodeller i medfør af VVM-direktivets bestemmelser.

Projekteringsomkostningerne vedrørende Femern Bælt-projektet forventes at være følgende:

Mio. kr. (2008-priser)	2009	2010	2011	2012	Total
Den faste forbindelse	470	370	210	160	1.210
Danske landanlæg	30	70	85	-	185
I alt	500	440	295	160	1.395

I perioden, som nærværende projekteringslov omhandler, ventes der således at blive afholdt omkostninger i størrelsesordenen 1,4 mia. kr. afhængig af den til sin tid valgte udbudsform for de store entreprisekontrakter (detail- eller hovedprojekt). Det bemærkes, at

der kan ske forskydninger i udgifternes fordeling mellem årene i forhold til den beskrevne profil.

Danmark har for perioden 2007–2013 fået tilsagn fra Europa-Kommissionen om støtte på godt 2,5 mia. kr. fra Europa-Kommissionens budgetlinje vedrøren-