

de TEN-T til forundersøgelser, projekterings- og anlægsudgifter m.v. til den faste forbindelse over Femern Bælt. Samlet set svarer støtten til ca. 25 pct. af de samlede forventede udgifter til projektet frem til 2013. Ser man alene på de forventede udgifter til projektering af den faste forbindelse over Femern Bælt, giver Europa-Kommissionen tilsagn om tilskud på op til 50 pct. De anførte projekteringsudgifter i ovennævnte tabel er brutto, det vil sige før EU-støtte.

Idet den jernbanefaglige kompetence til projekteringen af de danske jernbanelandanlæg ligger hos Trafikstyrelsen og Banedanmark, kan selskaberne efter lovforslagets § 18, stk. 2, overlade opgaver vedrørende undersøgelses- og projekteringsarbejdet, herunder VVM-undersøgelser og andre relevante opgaver, til Trafikstyrelsen og Banedanmark.

Tilsvarende ligger den vejfaglige kompetence til projekteringen af de danske vejlandanlæg hos Vejdirektoratet, hvorfor selskaberne efter lovforslagets § 18, stk. 3, kan overlade opgaver vedrørende undersøgelses- og projekteringsarbejdet, herunder VVM-undersøgelser og andre relevante opgaver, til Vejdirektoratet.

Selskaberne vil endvidere kunne overlade opgaver vedrørende undersøgelses- og projekteringsarbejdet, herunder VVM-undersøgelser og andre relevante opgaver, til institutioner under Miljøministeriet, hvis udgifter afholdes af selskaberne, i det omfang opgaverne ikke er omfattet af Miljøministeriets egne myndighedsopgaver.

Det forudsættes, at der sammen med overdragelsen af opgaver følger en finansiering heraf. Der etableres på bevillingslovene en særlig bevillingsbestemmelse om, at de relevante institutioner kan oppebære indtægter i henhold til aftaler med selskaberne, og at der kan afholdes udgifter i overensstemmelse hermed, herunder lønudgifter på op til 8 pct. af indtægterne. Vejdirektoratet har i dag hjemmel på finansloven til at udføre indtægtsdækket virksomhed.

Hertil kommer udgifter til forlods overtagelse af ejendomme. Bemyndigelsen til forlods overtagelse forventes ikke at fordyre projektet, da der som udgangspunkt alene er tale om at fremrykke udgifter til ekspropriationserstatninger, der ellers ville skulle afholdes til de ekspropriationer, der skal foretages på grundlag af en senere anlægslov. Det skønnes, at udgifterne til forlods overtagelse vedrørende landanlæg-gene vil være på omkring 50 mio. kr. Skønnet er be-hæftet med usikkerhed.

Ifølge lovforslaget afholder selskaberne efter aftale med transportministeren udgifterne til projekteringsarbejdet, herunder udgifter til forlods overtagelse, og

selskaberne skal i forlængelse heraf og i overensstem-melse med traktaten have ejendomsretten til de er-hvervede arealer.

Et forslag til anlægslov kan først fremsættes efter gennemførelse af VVM-processen, forventeligt om-kring 2012. Tidspunktet vil i vid udstrækning afhænge af, hvorledes VVM-processen i Danmark og Tyskland forløber. Af tabellen fremgår projekteringsomkost-ningerne i de første fire år, som på nuværende tids-punkt forventes at medgå til undersøgelses-, projekte-rings- og myndighedsgodkendelsesprocessen. I disse omkostninger indgår ikke eventuelle andre omkost-ninger til forberedelser, som transportministeren kan træffe beslutning om for at sikre anlægsarbejdet ret-tidige gennemførelse, for eksempel etablering af VTS-anlæg (skibstrafiktjeneste) af hensyn til sejlads-sikkerheden i området i anlægsperioden.

6.2. Udgifter til anlæg

Anlægsomkostningerne for etablering af den faste forbindelse udformet med en firesporet motorvej og en dobbeltsporet, elektrificeret jernbane skønnes til følgende:

- Skråstagsbro 33 mia. kr. (foretrukken løsning).
- Sænketunnel 41 mia. kr. (foretrukken alternative løsning).

Begge løsninger er opgjort i 2008-prisniveau og ekskl. moms og byggerenter.

Hertil kommer omkring 8-9 mia. kr. for de danske landanlæg. Beløbet indeholder reserver på 50 pct. i henhold til retningslinjerne for budgettering af anlægsprojekter, når der ikke er gennemført VVM-undersøgelser. I anlægsoverslaget for de to kyst til kyst-løsninger er indeholdt reserver på henholdsvis ca. 4,5 mia. kr. og ca. 5,0 mia. kr., svarende til ca. 16 pct. og ca. 14 pct.

Anlægsskønnene er opstillet før gennemførelse af blandt andet VVM-undersøgelsen. Fastlæggelse af anlægsoverslag for projekter af denne størrelse er naturligtvis forbundet med usikkerhed. Overslaget for den faste forbindelse er baseret på erfaringerne fra etableringen af Storebælts- og Øresundsforbindelsen.

Erfaringen viser også, at konjunkturerne inden for bygge- og anlægsbranchen kan have betydning for omkostningerne ved opførelsen af infrastrukturanlæg af denne størrelse.

6.3. Rentabilitet og finansiering m.v.

Baseret på trafikprognosen 'Fehmarn Belt Forecast 2002 Final report, April 2003' og den finansielle analyse 'Fast forbindelse over Femern Bælt - Finansiell analyse' fra 2008 er den forventede trafik på Femern