

Bemærkninger til forslaget

Baggrund

Der påregnes i de kommende årtier en stigende trafik i Europa, herunder stigende trafik mellem det europæiske kontinent og Skandinavien. Dette medfører et større krav om bedre trafikforbindelser samt kortere rejsetider.

Derfor foreslås igangsat bygningen af den faste forbindelse over Østersøen, nærmere betegnet Femer Bælt-forbindelsen, som det sidste led i den såkaldte Fugleflugtslinie.

Det er nødvendigt, at Danmark og det øvrige Skandinavien ikke viger tilbage for at opfylde disse krav, både af hensyn til erhvervslivet, der er afhængigt af gode trafikforbindelser, men også af hensyn til privatpersoners rejsetid.

Det burde i øvrigt være indlysende klart, at efter etableringen af den faste forbindelse over Storebælt samt forbindelsen over Øresund mangler kun den sidste faste forbindelse, nemlig forbindelsen over Femer Bælt.

Transport- og rejsetiden kan efter den faste forbindelse over Femer Bælt reduceres på strækningen Hamburg-København med to timer for tog og med halvanden time for bil. Denne tidsbesparelse er således større end tidsbesparelsen på strækningen København-Odense og på strækningen Malmø-København efter åbningen af forbindelsen over henholdsvis Storebælt og Øresund.

Med hensyn til etableringen af store infrastrukturelle anlæg er det ofte nødvendigt at planlægge og tænke i tidsperspektiver på 10 til 20 år.

Skal den faste forbindelse over Østersøen derfor være parat, inden transporttiderne mellem Kontinentet og Skandinavien for alvor hæmmer udviklingen, er det derfor nødvendigt at komme i gang nu.

Dansk Vejforening og Fehmarn Belt Consortium (FBC) har henholdsvis i februar 1991 og i august 1992 udarbejdet projekter, der giver en kort og klar beskrivelse af mulighederne for og konsekvenserne af at anlægge en fast forbindelse fra Danmark til Tyskland over Femer Bælt.

De fremlagte projekter præsenterer forskellige løsninger på den tekniske udformning af opgaven, men

tager også stilling til økonomiske og miljømæssige spørgsmål.

I øvrigt finder forslagsstillerne det prisværdigt, at Dansk Vejforening og FBC-konsortiet for egen regning har udarbejdet disse projekter. Projektet fra FBC-konsortiet har alene kostet 6 mio. kr. at udarbejde.

Det viser nemlig, at private firmaer ikke viger tilbage for at vise initiativ, mod, vilje og er parate til at kaste sig ud i et stort projekt. Det viser også, at private firmaer er i besiddelse af den fornødne viden, teknologi og finansielle ressourcer til projektering og gennemførelse af et gigantprojekt af denne størrelse.

Det er endvidere forslagsstillerens opfattelse, at det ikke er hver dag, Danmark og Tyskland får et sådant tilbud som det fremlagte, nemlig et tilbud om en fast »gratis« forbindelse.

Forslagsstillerne mener med dette beslutningsforslag, at Folketinget sagtens kan pålægge regeringen at udbyde Femer Bælt-forbindelsen i privat totalentreprise med fuldstændig privat finansiering. Forslagsstillerne føler sig overbevist om, at private firmaer eller konsortier uden nævneværdige problemer kan påtage sig en sådan opgave.

Det er vigtigt at komme i gang med arbejdet nu. Hellere i dag end i morgen. Skulle Folketinget bestemme, at bygningen af Femer Bælt-forbindelsen skal foregå på samme grundlag som bygningen af Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen, tabes tempo i bygningen af denne vigtige forbindelse.

Det er åbenlyst for enhver, at den danske stat ikke finansielt magter flere store anlægsprojekter i de kommende år, og det er derfor af afgørende betydning, såfremt Femer Bælt-forbindelsen ønskes påbegyndt nu, at komme i gang nu med gode private alternative bygge- og finansieringsmuligheder. Dansk Vejforening og FBC-konsortiet har med de fremlagte projektplaner demonstreret, at private er i stand til at præsentere velunderbyggede og økonomisk sammenhængende planer for den faste forbindelse over Femer Bælt.

Forslagsstillerne påpeger vigtigheden i, at det bliver et privat konsortium, der kommer til at forestå op-