

## F. t. beslutn. vedr. Femer Bælt-forbindelse

gaven. Et statsligt aktieselskab, som er de foretrukne selskabskonstruktioner ved Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen, skal dels opbygge fordyrende administrationer og trækkes med en lang række underentrepriser, der fordyrer projekterne væsentligt, og er endvidere underlagt en ofte besværlig politisk beslutningsproces. Selv om et statsligt aktieselskab har en statsgaranti for sit lån og herved kan opnå en lavere rente, skønnes den lavere rente kun at udgøre 1-2 pct. af den samlede byggesum. Endvidere ligger der en klar fordel i, at et privat konsortium påtager sig hele risikoen til en fast aftalt pris, hvilket staten og skatteyderne hermed slipper for.

Den tyske genopbygning i det tidligere Østtyskland lægger i disse år beslag på væsentlige ressourcer, og det er derfor svært at forestille sig den selskabskonstruktion, som blev anvendt ved Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen, nemlig dannelsen af et statsejet dansk/tysk selskab til varetagelse af opgaverne. I Tyskland er der et massivt pres for private løsninger, for at den tyske stat kan anvende flest mulige ressourcer til genopbygningen i øst. Inden tyske firmaer finder andre interessante byggeopgaver at kaste sig over, er det derfor ved at være en hastesag at gennemføre Femer Bælt-forbindelsen med et privat firma eller konsortium som hovedaktør.

*Fehmarn Belt Consortium, FBC*

Det privatdannede konsortium, Fehmarn Belt Consortium, FBC, har i august 1992 fremlagt et detaljeret og omfattende forslag med i alt fire projektløsninger til en fast privatfinansieret forbindelse over Femer Bælt.

Projektet anviser fire løsninger på, hvordan en fast forbindelse over Østersøen, Femer Bælt, kan bygges. Projektet er gennemarbejdet både teknisk, økonomisk og miljømæssigt og repræsenterer efter forslagsstillernes opfattelse et godt og seriøst bud på, hvordan et anlægsprojekt af et offentligt gode kan udføres af private bygge- og finansieringsselskaber.

FBC-konsortiet består af følgende byggekoncerner og banker:

- Bilfinger og Berger Bauaktiengesellschaft (projektansvarlig), Tyskland
- KKS Entreprise A/S (viceprojektansvarlig), Danmark
- Bouygues »Challenger«, Frankrig
- Strabag Bau, Tyskland
- Campenon Bernard SGE, Frankrig
- Dresdner Bank, Tyskland
- Bikuben, Danmark, og

- BNP, Frankrig

Deltagerne i FBC-konsortiet har betydelig erfaring i at konstruere, drive og finansiere store infrastrukturprojekter verden over.

Forslagsstillerne finder det fremlagte projekt så interessant, at væsentlige punkter herfra præsenteres.

De fire projektløsninger kan præsenteres som:

*1) Bro og tunnel:*

Bro-tunnel-projektet er en kombination af en lav betonbro og en sænketunnel. Denne løsning kræver en kunstig ø, der gøres mindst mulig ved den maksimale tunnelgradient på 1,7 pct. Øens udstrækning er ca. 1 km over havoverfladen og ca. 3 km på havbunden.

Løsningen udmærker sig ved at reducere den omkostningskrævende tunnelsektion, der går under sejlrenden, til mindre end 10 km. Broen fra den kunstige ø til Danmark er en relativt ukompliceret lavbro over en strækning på ca. 7 km med en vanddybde på mindre end 20 m.

*2) Bro:*

Ved at vælge broprojektet undgår man de typiske tekniske tunnelproblemer såsom ventilation, vandtæthed og pladsbegrænsninger. Desuden er en bro mindre afhængig af de geologiske forhold, og de sikkerhedsmæssige aspekter for den individuelle trafik er mindre kritiske.

Imidlertid skal broen have en højde på ca. 75 m over havoverfladen, for at de største skibe kan passere, og konsortiet har planlagt en hængebro med et midterspænd på 1.300 m, der giver fri passage i sejlrenden. For at opfylde disse krav skal pylonerne være ca. 250 m høje og bropillefundamenterne have ret store dimensioner for at kunne modstå mulige kollisioner. Af hensyn til symmetrien er jernbanesporer placeret mellem kørebanerne.

*3) Tunnel med ventilationsbygning:*

Sammenlignet med løsningsforslag 1 og 2 synes en tunnelloøsning ved første blik at være at foretrække, da den rent faktisk berører bæltets miljø i ringe omfang.

I særdeleshed er den udarbejdede løsning til en tunnel uden mellemliggende ventilationsbygning (løsning 4) i realiteten det mest miljøvenlige projekt.

Imidlertid er tunneler dyre. Store tunnelelementer skal præfabrikeres i tørdokke, læses på pramme, transporteres til det sted, hvor de skal anbringes, sænkes ned i en på forhånd udgravet rende og dæk-