

Oldenburg – en strækning på 36 km – og på dansk side er der ligeledes kun 2-sporet motortrafikvej mellem Ønslev og Saksøbing – en strækning på ca. 15 km. Disse to strækninger kan udbygges til motorveje og finansieres via broafgifterne. De samlede omkostninger skønnes at andrage 300 mio. kr., hvilket er et relativt lille beløb. Der opnås således to »sidegevinster« ved Femerprojektet.

Med hensyn til rentabiliteten for DSB er jernbane-forbindelsen knap så god. En stor del af godsmængden vil givetvis forsvinde på Storebælt, hvorved økonomien her bliver dårlig. DSB har på Storebæltsforbindelsen fået et forspring på 3 år, og metoden på Femer Bælt-forbindelsen kunne være, at DSB fik et efterspring på 3 år. Herved bliver økonomien ikke mærkbar for DSB.

#### *Andre udarbejdede projekter:*

Foruden de to ovenfor nævnte projekter har andre private firmaer i årenes løb udarbejdet tekniske forslag. Det drejer sig bl.a. om Deutsche Bank i konsortium med de to tyske entreprenørfirmaer Hochtief og Philipp Holzmann, der i januar 1990 fremlagde »Landforbindelsen mellem Den Tyske Forbundsrepublik og Danmark gennem bygningen af en tunnel under Femer Bælt – et erhvervsøkonomisk projekt med særlig politisk betydning for Europa«. Planen var et skitseforslag til en tunnelløsning for både vej- og banetrafik. Planen fik dog en krank skæbne, da den blev præsenteret for den danske statsminister af direktør Eckart van Hooven fra Deutsche Bank på Kiels Industri- og Handelskammers årsmøde i midten af januar 1990. Planen gik ud på at få opført Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og Femer Bælt-forbindelsen finansieret af privat kapital. I korthed gik planen ud på, at den danske stat fik et tilbud om, at private kapitalinteresser overtog finansieringen af Storebæltsforbindelsen. Til gengæld skulle der gives dansk garanti for, at opførelsen af Øresunds- og Femer Bælt-forbindelsen kunne finansieres af et privat konsortium. Statsministeren var ikke interesseret i at se notatet, der beskrev tilbudet, hvorfor direktør Eckart van Hooven fra Deutsche Bank måtte rejse fra mødet med uforrettet sag (Privatisering – den danske model. ISBN: 87-89604-00-8).

Herudover er der af A/S Storebæltsforbindelsen udarbejdet skitser til et broprojekt (omtalt ovenfor under henholdsvis »Dansk Vejforening kan præsenterer« og »Finansiering«). Firmaet Hoff og Overgaard har for Scandinaavian Link udarbejdet omfattende prognoser og trafikøkonomiske beregninger for projektet.

#### *Danske erfaringer med store byggeopgaver:*

##### *A) Storebæltsforbindelsen:*

Det tog 132 år (fra 1855 til 1987), før Folketinget besluttede at bygge en forbindelse mellem Fyn og Sjælland over Storebælt. Selve beslutningen om at lave forbindelsen var god nok og burde have været gennemført langt tidligere. Derimod var det en afgørende fejl, at Folketinget også stiftede et statsligt selskab, A/S Storebæltsforbindelsen, til gennemførelse af projektet. Og det var efter Fremskridtspartiets opfattelse forkert, at flertalspartierne igangsatte Storebæltsprojektet i statens regi uden at spørge befolkningen først, når nu staten skulle være bygherre på projektet.

Forslaget om anlæg af den faste forbindelse over Storebælt blev vedtaget i Folketinget ved 3. behandling den 26. maj 1987 af Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Venstre, CD og Kristeligt Folkeparti. Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre, Fremskridtspartiet og Venstresocialisterne stemte imod.

##### *B) Øresundsforbindelsen:*

Spørgsmålet om anlæg af en fast forbindelse over Øresund havde gennem en lang årrække været genstand for en række fælles dansk-svenske udredninger med det formål at tilvejebringe et grundlag for en politisk beslutning herom.

I foråret 1990 kunne det konstateres, at der var flertal i begge lande for en kombineret forbindelse til jernbane- og vejtrafik mellem København og Malmø.

Samtidig blev det på dansk side besluttet, at der skulle gennemføres en lang række supplerende miljøundersøgelser, og resultatet af disse undersøgelser og vurderinger forelå i rapporten »Miljø Øresund 1991 – Den faste forbindelse København–Malmø«, der blev fremlagt for Folketinget.

Folketinget fik den 19. marts 1991 en redegørelse for forhandlingerne med den svenske regering. Aftalen herom blev indgået den 23. marts 1991. Aftalen af 23. marts 1991 mellem Danmark og Sverige om Øresundsforbindelsen blev ratificeret den 24. august 1991.

Det videre arbejde førte frem til en politisk aftale af 29. april 1991 mellem regeringen, Socialdemokratiet og Centrum-Demokraterne, der bl.a. omhandlede den organisatoriske ramme på dansk side i relation til Øresundsforbindelsen samt tilslutningsanlæggene fra forbindelsen til det eksisterende jernbane- og hovedlandevejnet.

Efter aftalen skal forbindelsen udføres som en kombineret forbindelse til jernbane- og vejtrafik mel-