

Beslutningsforslag nr. B 53. Fremsat den 12. januar 1993 af Ole Donner (FP), Kim Behnke (FP), Kørpe Christensen (FP), Pia Kjærsgaard (FP) og Ernst B. Schmidt (FP)

Forslag til folketingsbeslutning om en privatfinansieret Femer Bælt-forbindelse

Folketinget pålægger regeringen at udbyde Femer Bælt-forbindelsen i privat totalentreprise med fuldstændig privat finansiering efter følgende retningslinier:

- 1) Private firmaer eller konsortier af private firmaer, uanset nationalitet, kan inden den 1. januar 1995 byde på hele projektet eller dele heraf.
- 2) Andre lande kan inden den 1. januar 1995 byde på hele projektet eller dele heraf.
- 3) Tilbudsgiverne er frit stillet med hensyn til, om projektet skal være en bro, en tunnel eller en kombination heraf.
- 4) Tilbudsgiverne må for egen regning foretage undersøgelser af deres projekts miljøvirkninger og skal vedlægge undersøgelsen som en del af tilbudet.
- 5) Tilbudsgiverne skal angive, i hvilket åremål de forlanger ejerskab af forbindelsen, og størrelsen af bompeng, der ønskes opkrævet i ejerperioden.
- 6) Regeringen fremlægger hurtigst muligt efter den 1. januar 1995 resultatet af udbudsrunderen til forhandling mellem Folketingets partier.
- 7) Der optages forhandlinger mellem den danske og den tyske stat om en privatfinansieret forbindelse og om de nærmere licitationsbestemmelser om entreprisen på Femer Bælt-forbindelsen.
- 8) Den danske offentlige sektor må ikke direkte eller indirekte byde på entreprisen.

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-

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-

kes med store mængder sand og sten. Til sidst vil tunnelen være fuldstændig gemt under havbunden.

Brugen af tunneler, især lange tunneler, kræver specielle forholdsregler vedrørende sikkerheden. En alvorlig ulykke kan teoretisk ske når som helst og hvor som helst i tunnelen. Ventilationen skal projekteres, så den kan fungere i »værst tænkelige tilfælde«. Derfor har FBC søgt en løsning, der deler tunnelen i to halvdelene.

Løsning 3 omfatter en ventilationsbygning i midten, der muliggør en længdeventileret tunnel. Det betyder et væsentligt mindre tværsnit og en lettelse af driften. De samlede omkostninger er reduceret med ca. 10 pct. sammenlignet med en tunnel uden mellemiggende ventilationsbygning. Bygningen skal beskyttes af en lille strømflinnet ø.

4) Tunnel uden ventilationsbygning:

Som løsning 3, men uden ventilationsbygning.

Dansk Vejforening kan præsentere:

Dansk Vejforening oplyser i sin fremlagte rapport af februar 1991, at A/S Storebæltsforbindelsen har skitseret en kombineret vej- og jernbanebro på knap 19 km. Broen kunne udformes som en skråstagebro med en frihøjde på ca. 65 meter og en største spændvidde på 780 meter som det oprindelige projekt for Storebælt eller som det nuværende projekt med en hængebro med en spændvidde på 1.700 meter.

Dansk Vejforening har på baggrund af de aktuelle anlægsoverslag og entreprisetilbud på nævnte forslag beregnet, at en skråstagebroløsning bestående af en 4-sporet vejforbindelse og en enkeltsporet jernbane-forbindelse vil kunne bygges for ca. 16 mia. kr. i medio 1990-priser. En ren 4-sporet vejforbindelse uden bane kan bygges for ca. 11 mia. kr.

Endvidere oplyser rapporten fra Dansk Vejforening, at de to tyske entreprenørfirmaer Hochtief og Philipp Holzmann har udarbejdet et forslag til en bore tunnel for såvel vej som jernbane. Forslaget omfatter to tunnelrør – et 2-sporet vejtunnelrør og et enkeltsporet jernbanerør med en samlet længde på 23,6 km. Byggetiden er beregnet til ca. 5 år og anlægsudgifterne i medio 1990-priser til ca. 13 mia. kr. Hvis man udvider det tyske projekt til at omfatte en 4-sporet vejtunnel i stedet for en 2-sporet forbindelse, kan de samlede udgifter anslås til knap 18 mia. kr.

Infrastruktur:

FBC er som udgangspunkt gået ud fra, at havnene Rødby og Puttgarden vil blive liggende og vil blive benyttet, når den faste forbindelse er etableret, men

at der ikke vil blive drevet offentlig færgedrift efter dette tidspunkt.

Det har været konsortiets mål at reducere de nødvendige landområder til den nye infrastruktur til et minimum. For at finde frem til det bedste forslag er der bl.a. taget højde for støjniveauet og mængden af udstødningssasser. For eksempel er der planlagt specielle ventilationsbygninger med indtag/afkast et par hundrede meter ude i bæltet.

Projektet opererer kun med én »bropengestation«, som placeres syd for Puttgarden. Jernbanelinierne forbindes direkte med de eksisterende spor.

Dansk Vejforening tager i sin rapport samme udgangspunkt, nemlig Rødby og Puttgarden.

Finansiering:

Af FBC's projekt fremgår det, at forbindelsen kan finansieres privat uden hverken statsmidler eller statsgarantier og kan bygges over en periode af ca. 11 år.

Finansieringen foregår ved, at FBC-konsortiet fra den faste forbindelses åbning opkræver en pris svarende til den nuværende færgebilletpris i en periode på 15 til 20 år. Herefter overdrages den faste forbindelse kvit og frit til de to lande, Danmark og Tyskland.

Dansk Vejforening oplyser, at beregninger fra A/S Storebæltsforbindelsen og Hoff & Overgaard viser, at Femer Bælt-forbindelsen er den mest rentable af de tre store faste forbindelser. Sammenholdes investeringsudgifterne med de besparelser, samfundet opnår ved bl.a. nedlæggelsen af færgeruterne mellem Norden og Kontinentet, og de tidsmæssige og omkostningsmæssige besparelser, trafikanterne opnår, opnås en samfundsøkonomisk realforrentning på 10–15 pct., mens tilsvarende beregninger udført for en kombineret vej- og jernbane-forbindelse over Øresund og Storebælt giver en realrente på henholdsvis 5 og 8 pct.

Med udgangspunkt i Dansk Vejforenings skøn over den fremtidige trafikudvikling kan det beregnes, at en 4-sporet vejbro ved opkrævning af takster, der svarer til de nuværende færgetakster på Rødby-Puttgarden, kan tilbagebetales på ca. 14 år. Normalt anser man 30 års tilbagebetalingstid for tilfredsstillende for projekter af denne karakter, og man kunne derfor halvere de nuværende takster og alligevel opnå en tilbagebetalingstid på ca. 30 år.

Dansk Vejforening oplyser endvidere, at der er behov for udvidelse af vejkapaciteten på både den danske og den tyske side. På den tyske side er der i dag kun 2-sporet vejforbindelse mellem Puttgarden og

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 Scandinavian 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-

lem Kastrup og Limhamn. Forbindelsen skal udgå ved Kastrup Lufthavn og føres i en sænketunnel under Drogden frem til en kunstig ø sydvest for Saltholm, hvorfra forbindelsen skal fortsætte som lavbro og senere en højbro frem til den svenske kyst.

Øresundsforbindelsen skal anlægges og drives af ét konsortium. I dette konsortium indgår to fuldt ud ejede statslige aktieselskaber: ét ejet af den svenske stat og ét ejet af den danske, A/S Øresundsforbindelsen. A/S Øresundsforbindelsen ejes af et holdingselskab, der er dannet gennem indskud af statens aktier i A/S Storebæltsforbindelsen.

Øresundsforbindelsen skal efter aftalen fuldt ud finansieres ved brugerafgifter, der er fastsat således, at den kollektive trafik begunstiges.

Det påhviler hvert land at etablere de nødvendige tilslutningsanlæg. De anlæg, som ifølge loven skal anlægges på dansk side, omfatter en motorvejsforbindelse over Amager til centrumforbindelsen og en jernbaneforbindelse til Københavns Hovedbanegård, idet der endvidere skal anlægges en særlig godsforbindelse fra Kalvebodløbet til Vigerslev.

Tilslutningsanlæggene skal finansieres af den danske andel af overskuddet fra Øresundsforbindelsen, ligesom DSB skal betale et fast årligt beløb for benyttelsen heraf opgjort på grundlag af DSB's nettofordele i åbningsåret.

Prisen for Øresundsforbindelsen blev ved underskrivelsen den 24. august 1991 anslået til ca. 17 mia. kr.

Beslutningen om Øresundsforbindelsen blev vedtaget i Folketinget ved 3. behandling den 14. august 1991 af Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Venstre og CD. Socialistisk Folkeparti, Fremskridtspartiet, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti samt 5 medlemmer af den socialdemokratiske folketingsgruppe stemte imod.

Fordele ved privatfinansiering:

Fordele ved en privatfinansieret fast forbindelse over Femer Bælt burde være indlysende. Der er grænser for, hvor mange og hvor store infrastrukturprojekter staten kan magte. Staten kører løbende med underskud og har forgældet sig for mere end 600 mia. kr. Skal det absolut være staten, der skal bygge forbindelsen, er der risiko for, at forbindelsen udskydes på ubestemt tid af økonomiske grunde, og hermed tabes vigtig tid. Når private investorer så viser stærk interesse for et projekt som Femer Bælt-forbindelsen og projektet kan udføres på fuldt forsvarlig vis, er der ingen grund til at holde sig tilbage.

Private investorer kaster sig ud i et projekt som dette på baggrund af prognoser, beregninger omkring trafikudviklingen, den samlede byggesum (vel viden, at byggesummerne altid overskrideres, f.eks. med 60 pct. på den engelske kanal), renteudviklingen, broafgifter m.v. Der er mange usikkerhedsmomenter i et sådant projekt. Det slipper staten for. Alle de risici, der knytter sig til projektet, bæres alene af det private selskab, der bygger forbindelsen, og dets långivere.

Slutbemærkninger:

I de ovennævnte bemærkninger er ofte henvist til FBC-konsortiet og Dansk Vejforening, ikke for at fremme netop deres fremlagte projekter, men fordi disse projekter er de mest gennemarbejdede, der findes. Det offentlige har hverken i Danmark eller i Tyskland nogen sinde udarbejdet projekter for en Femer Bælt-forbindelse. Derfor har det været naturligt at søge inspiration og støtte i de nævnte projekter.

Forslagsstillerne understreger netop i punkterne 1 til 8, at der skal være tale om en åben, offentlig licitation, hvor alle kan komme med netop deres tilbud. I øvrigt henledes opmærksomheden på EF's licitationsregler på området.

Der er ikke forskel på, om en kommune udbyder et planlagt renseanlæg i offentlig licitation, eller om staten udbyder Femer Bælt-forbindelsen i offentlig licitation.

I begge tilfælde opstilles der tekniske krav til projektet. Disse krav kan vedrøre den arkitektoniske udformning, brugertekniske specifikationer (antal vogne/vejbaner, jernbanespor m.v.), miljøkrav o.a. Når licitationen er afsluttet, vælges det bedste projekt. Herefter er det alene politikernes opgave at kontrollere, at projektet udføres efter reglerne. Problemer, såvel tekniske som finansielle, løses alene af det firma eller konsortium, der har fået opgaven, og er staten og skatteyderne uvedkommende.

Det er forslagsstillernes opfattelse, at Femer Bælt-projektet kan sættes i gang hurtigt efter vedtagelsen af dette beslutningsforslag. Der henvises i denne forbindelse til de beskæftigelsesmæssige fordele. Bygningen af Femer Bælt-forbindelsen kan efter beregningerne anslås til at beskæftige 7.000 mand pr. år i byggeperioden og det i en region med stor ledighed.

Bemærkninger til beslutningsforslagets enkelte punkter:

Aid 1

Det er forslagsstillernes intention, at flest mulige får adgang til at byde på projektet. Derfor skal licita-

tionen være så åben som muligt. Uanset om det nævnte tilbud fra FBC af august 1992 stadig er aktuelt, så ønskes der en tilkendegivelse fra flest mulige andre.

Regeringen må sørge for hurtigst muligt efter vedtagelsen af dette forslag at sikre bred national og international annoncering af projektet, således at flest mulige kan nå at fremsende tilbud inden 1. januar 1995. Hvis den valgte dato er for tidlig, er forslagsstillerne åbne over for at flytte datoen.

Såfremt Tyskland vil bygge »sin halvdel« af forbindelsen over Femer Bælt, vil det kun være den »danske del« af forbindelsen, som udbydes til privat finansiering. Forhandlinger med Tyskland må hurtigt afklare, hvorvidt tyskerne vil foretrække en statsfinansiering – eller om de også vil lade deres del privatfinansiere.

Ad 2

Såfremt den tyske stat, eller for den sags skyld en helt tredje stat, er parat til at betale for »den danske del« af Femer Bælt-forbindelsen, vil forslagsstillerne ikke lægge hindringer i vejen for, at disse stater også kan byde på opgaveløsningen. Det må i givet fald være op til skatteyderne i det pågældende land at sige fra over for deres staters dispositioner. Det afgørende er, at Femer Bælt-forbindelsen bliver bygget, uden at den danske stat deltager.

Ad 3

For at få så mange tilbud at vælge imellem som overhovedet muligt må det være op til tilbudsgiverne selv at afgøre, hvorledes de ønsker projektet sammensat med hensyn til, om det skal være bro, tunnel eller en kombination heraf.

Ad 4

Staten skal ikke ofre ressourcer på at lave miljøfor-

undersøgelser. Derimod må det være et krav til alle tilbudsgivere, at de vedlægger dokumentation for, hvilken miljøpåvirkning netop deres projekt vil give. Derved er det muligt at lade miljøspørgsmålet indgå som prioriteret parameter, når der skal træffes beslutning om, hvilken tilbudsgiver der skal have projekt-opgaven.

Ad 5

Tilbudsgiverne må angive, i hvilket åremål de kræver ejendomsret til forbindelsen, før de giver Femer Bælt-forbindelsen til henholdsvis Danmark og Tyskland, eller om de forlanger at beholde forbindelsen for altid. Tilbudsgiverne må også oplyse, hvilken pasageafgift de har tænkt sig at opkræve.

Også disse oplysninger vil have en central placering i udvælgelsen af, hvilket konsortium/projekt der skal have entreprisen.

Ad 6

Regeringen skal ikke selv træffe beslutning om, hvilket projekt der skal vinde. De afgivne tilbud må forelægges til forhandling mellem Folketingets partier. Det kan eventuelt ske under fortrolighed. Forslagsstillerne finder det meget vigtigt, at der er god parlamentarisk indsigt i tilblivelsen af en byggekонтракт af denne størrelse.

Ad 7

Der optages forhandlinger mellem den danske og den tyske regering om de nærmere licitationsbestemmelser samt tidspunktet for afholdelse af en offentlig EF-licitation.

Nærværende beslutningsforslag er indeholdt i Fremskridtspartiets lovkatalog 1992-93, udgivet af Fremskridtspartiets folketingsgruppe september 1992, forslag nr. 83. (ISBN nr. 87-89766-02-4).