

Teknisk løsning for en fast forbindelse over Femern Bælt

I forbindelse med de omfattende feasibility-studier, der blev gennemført vedrørende Femern Bælt-projektet i 1990'erne, blev en række forskellige tekniske løsninger i form af broer og tunneler undersøgt og vurderet af førende eksperter og rådgivere inden for konstruktion af sådanne anlæg.

I en fælles erklæring underskrevet af den danske og den tyske transportminister i juni 2004, var der enighed om, at en skråtagbro i lighed med den, der kendes fra Øresundsforbindelsen, vil være en god teknisk løsning. Den nuværende tyske forbundstransportminister, Wolfgang Tiefensee, har efterfølgende bekræftet dette over for transport- og energiministeren.

På en skråtagbro (f.eks. Øresundsbroen) støttes brodækket af kabler, der går direkte fra broens pyloner ned til brodækket. I modsætning hertil er brodækket på en hængebro (f.eks. Storebæltsbroen) ophængt i kabler, der er fastgjort på et hovedkabel udspændt mellem broens pyloner. Anlægsomkostningerne for en skråtagbro over Femern Bælt er vurderet til ca. 4 mia. euro (2005 priser).

En skråtagbro er den foretrukne tekniske løsning. Fra tysk side ønsker man af miljømæssige hensyn dog fortsat at holde muligheden åben for eventuelt at anlægge den faste forbindelse som en sænketunnel. For begge løsninger gælder, at de miljømæssige udfordringer er få og håndterbare.

En skråtagbro har sammenlignet med en tunnel, som er ca. 20 pct. dyrere, en række konkrete fordele. F.eks. er anlægsomkostningerne mindre og anlægsperioden kortere, samtidig er den miljømæssige påvirkning af havbunden mindre. Desuden klarer en broløsning sig bedre ud fra en sikkerheds- og beredskabsmæssig vurdering.

Sideprofil af designforslag (midterfag) til skråtagbro over Femern Bælt

