

§20 spørgsmål til Trafikministeren
stillet af Margrete Auken (SF)

Kan ministeren bekræfte at eksperteres forudsigelser om, at den billige olie vil begynde at slippe op om 10 til 15 år og de konsekvenser det vil få for ikke mindst biltrafikken over Femern Bælt – slet ikke indgår i de 'forsigtige' trafikprognoser, der i dag udgør grundlaget for en eventuel fast Femern bælt beslutning?

Begrundelse

Der henvises til ministerens udtalelser til artiklen i Fyns Stiftstidende den 8. februar 2004: "Femern kan koste dyrt" og til Konferencen: "Olie demand, production and cost – prospects for the future"
<http://www.ida.dk/oilconference/>

§20 spørgsmål til Trafikministeren
stillet af Margrete Auken (SF)

ER ministeren enig med Professor Bent Flyvbjerg der har udtaler til Fyns og Nordjyske Stiftstidende, at pengene til en eventuel fast Femern forbindelse ville kunne bruges bedre andre steder og hvordan har ministeren undersøgt dette for regeringen helt centrale spørgsmål?

Begrundelse

Der henvises til Bent Flyvbjergs udtalelser til artiklen i Fyns Stiftstidende den 8. februar 2004: "Femern kan koste dyrt"

Fyns Stiftstidende den 08. februar 2004

Staten garanterer

Femern kan koste dyrt

RISIKABELT: Den danske stat vil garantere for Femern-projekt - risikoen er kæmpestor, advarer ekspert

Af Jakob Møll og Karin Axelsson

I al ubemærkethed rykker broen over Femern Bælt nærmere, og en dansk-tysk aftale kan ligge klar i løbet af foråret.

Men ifølge en uafhængig ekspert påtager Danmark sig en stor økonomisk risiko med broen, der vil blive den største danske enkeltinvestering nogensinde.

De beregninger, som trafikminister Flemming Hansen (K) bruger som argumenter for, at forbindelsen er en god idé, er i bedste fald meget usikre - i værste fald camouflerer de risikoen for milliardtab, siger professor i planlægning Bent Flyvbjerg fra Aalborg Universitet.

Han har tidligere rådgivet Transportrådet og Folketinget om Femern-projektet og regeringerne i Sverige, England og Irland om tilsvarende projekter.

- Den private sektor har vurderet, at det ikke kan betale sig for dem at bygge Femern-broen uden tilskud. Det viser, at projektet økonomisk er meget risikabelt, siger Bent Flyvbjerg.

Staten garanterer

Det tegner til, at Femern-broen i stedet vil blive bygget efter samme model som Storebælt og Øresund, hvor staten garanterer for det milliardstore lån.

- Men her skjuler man blot risikoen ved at flytte den over til skatteborgerne, som i sidste ende hæfter for regningen. I udlandet gør man det stik modsatte, siger Bent Flyvbjerg.

Som de øvrige mammutprojekter har vist, kan forudsætningerne hurtigt ændre sig. Både Københavns Metro og Øresundsbroen blev langt dyrere end forventet, og Storebæltstunnelen gik fallit, inden den overhovedet blev taget i brug.

Ifølge Bent Flyvbjerg kan en lille rentestigning, manglende trafik eller budgetoverskridelser hurtigt underminere trafikministerens påstand om, at en Femern-bro kan være gældsfri efter 30-40 år.

Især når beliggenheden tages i betragtning.

- Det er i marginalområder af både Danmark og Tyskland uden ret meget trafik, at man vil lave den største trafikinvestering nogensinde. Pengene ville økonomisk set være brugt bedre andre steder, siger han.

Trafikminister Flemming Hansen (K), der har arbejdet målrettet for en Tysklandsbro hele sin ministertid, afviser, at Femern-broen er et risikabelt projekt.

- Jeg er fuldstændig uforstående over, at en professor kan komme med den påstand, når vi har beregninger, der viser det modsatte. Den største risiko er vel, at projektet skal betales tilbage over nogle flere år.

Han mener, at ministeriet har "lært af Øresundsbroen", og derfor lavet forsigtige prognoser for kørelysten mellem Tyskland og Danmark.