

Advarsler mod Femernbroen

Af KIM HUNDEVADT

En bro over Femern Bælt kan blive den hidtil største planlægningskatastrofe og sende en milliardregning videre til skatteyderne, siger forskere og økonomer. Trafikministeren er ikke i tvivl om, at broen skal bygges.

En række økonomer, forskere og erhvervsfolk advarer skarpt imod en fast forbindelse over Femern Bælt på det grundlag, som trafikminister Flemming Hansen (K) nu vil forhandle med Folketingets partier.

De frygter, at store budgetoverskridelser kombineret med lavere trafiktal end ventet vil få økonomien til at bryde sammen, så fremtidens skatteydere hænger på et statsgaranteret lån på mindst 30 mia. kr.

En Femernbro med tilhørende udvidelser af motorvejs- og jernbanenettet vil blive den største enkeltinvestering i Danmarks historie, men den får ifølge ministeriets eget skøn mindre trafik end en nordjysk motorvej.

»Jeg frygter, at trafikministeren er ved at gøre Femern Bælt til den hidtil største planlægningskatastrofe, og der skal en del til at slå metroen,« siger professor Bent Flyvbjerg, Aalborg Universitet.

Hans forskning viser, at der på Femern Bælt er behov for en ekstra reserve på 14-15 mia. kr., hvis politikerne vil have en rimelig sikkerhed for, at budgettet holder. Og så er der i risikoanalysen ikke taget højde for, at statslige aktieselskaber som Sund & Bælt A/S i gennemsnit har de suverænt største budgetoverskridelser.

Samtidig viser en ny rapport fra Standard & Poors, et internationalt analyseinstitut, at trafikprognoser på betalingsveje i gennemsnit er overvurderet med 20-30 pct.

Hans E. Zeuthen, tidligere rigsstatistiker, overvismand og formand for Transportrådet, mener, at politikerne bør være på vagt, fordi den private sektor hidtil har sagt nej til at finansiere en fast forbindelse med en firesporet motorvej og jernbane:

»Det viser, at Femernforbindelsen måske ikke er så oplagt, som politikerne gerne vil tro. Jeg ville heller ikke putte mine sparepenge i den,« siger Hans E. Zeuthen og tilføjer, at der er en betydelig renterisiko i projektet. De nuværende beregninger er baseret på en historisk lav rente.

Afdelingsdirektør Egil Rindorf har på Nordeas vegne vurderet lønsomheden i en Femernbro: »Vi skønner, at de penge, der kan komme ind fra brugerbetaling, rækker til en tosporet vejforbindelse. Hvis politikerne vil have en motorvej med fire spor og en jernbane oveni, så må vi konstatere, at det bare ikke kan løbe rundt.«

Flere finansieringsekspertter giver dumpekarakter til ministeriets beregninger, som viser, at broen bliver ca. otte mia. kr. billigere, når staten garanterer for gælden i stedet for private investorer.

»Det er ikke fair at fremstille det, som om det er gratis og risikofrit for skatteyderne. Al risiko har en pris. Den forsvinder ikke bare med en statsgaranti. Jeg håber personligt, at der kommer en bro, for min kone er tysker, men ministeriets beregninger er i modstrid med al basal finansieringsteori,« siger Jesper Rangvid, lektor på Handelshøjskolen i København.

Trafikminister Flemming Hansen (K) udelukker, at skatteyderne kan få penge i klemme.

»Jeg er så sikker på det projekt, som jeg overhovedet kan være. Hvis alting går imod os, er jeg overbevist om, at vi alligevel kan klare problemerne med en længere afdragstid på lånet,« siger Flemming Hansen, som regner med næste år at have et komfortabelt flertal bag en Femernlov.