

INDLAND

I dag på



→ **INDLAND:** Vindere trækkes til Danmarks hidtil største lottopulje. → **INDLAND:** Optakt til søndagens prinsessebarnedåb. → **UDLAND:** Wolfowitz forlader Verdensbanken. → **SPORT:** Speedway grandprix i Cardiff.

Ekspertter advarer mod Femern-bro

Broaftale: Danmark har tabt forhandlingerne om en Femernbro, vurderer eksperter. Den danske regerings iver efter en fast forbindelse har sikret tyskerne en billig aftale.

AF KIM HUNDEVADT
OG LARS FROM

En fast forbindelse over Femern Bælt er et langt mere risikabelt projekt, end den danske regering vil erkende, mener en række økonomer og trafikforskere.

Ifølge broens tilhængere anført af transportminister Flemming Hansen (K) vil danmarkshistoriens hidtil største infrastrukturprojekt ikke belaste de danske skatteydere, fordi brugerne kan betale hele regningen på 41 mia. kr., men der er ingen garanti for, at regnestykket holder, advarer eksperterne.

De tolker det som et klart faresignal, at hverken den tyske regering eller private investorer vil være med til at finansiere broforbindelsen.

»Tyskerne må mene, at der er en risiko, når de har vist så megen modvilje mod projektet og ikke vil stå for halvdelen af finansieringen. Og jeg har ikke grund til at tro, at

Tyskerne må mene, at der er en risiko, når de har vist så megen modvilje mod projektet.

MICHAEL MØLLER,
professor i finansiering på
Copenhagen Business School

tyskerne er dummere end andre,« siger Michael Møller, professor i finansiering på Copenhagen Business School.

Han påpeger, at der i store og langvarige projekter altid vil være en risiko: Renten kan stige og fordyre de statsgaranterede lån. Anlægsomkostninger kan løbe løbsk. Trafiktal kan være overvurderede. Og konkurrencen fra andre faste forbindelser eller færgeløser kan blive skarpere end ventet.

»Vi lever i en ond og usikker verden, og vi har ofte set, at projekter, som politikerne

var overbeviste om kunne hvile i sig selv, f.eks. den københavnske metro og den fransk-britiske kanaltunnel, senere viste sig at være mere risikable end først antaget. Hvis man vil have en fair bedømmelse af risikoen, er det altid en god ide at spørge den finansielle sektor og få private investorer med i projektet. De bygger kun, hvis de er sikre på, at det er en god forretning,« siger Michael Møller.

Det er bekymrende

Både han og professor Bent Flyvbjerg, Aalborg Universitet, finder det bekymrende, at hverken kapitalfonde eller andre private investorer har ønsket at deltage i Femernprojektet. Ifølge Bent Flyvbjerg viser det tyske fravær i finansieringen af en kommende bro, at Danmark har tabt forhandlingerne om en Femern-forbindelse.

»De to lande har forhandlet i årevis om at træffe en beslutning og fordele risikoen. Hvis den danske regering fra starten havde været indstillet på at finansiere hele projektet, havde der næppe været ret meget at forhandle om. Så var de to parter blevet enige for længst. Hvorfor skulle tyskerne være imod en bro, hvor danskerne sørger for finansiering og tager den fulde risiko? Så konklusionen er, at der har været en mangeårig forhandlingsproces, som Danmark har tabt,« siger Bent Flyvbjerg.

Forløbet viser også, at transportminister Flemming Hansen blev overvrig og mistede sin kritiske sans, vurderer professoren.

»Det virker,

som om det blev en princip-sag for ministeren at få bygget en Femern-bro, og det er altid risikabelt, når politikere bliver projektmagere i stedet for at vurdere på armslængde, om økonomien kan hænge sammen. Historiske erfaringer med store infrastrukturprojekter viser, at det ofte er i den situation, at tingene løber af sporet. Det er heller



ikke smart at blive ivrig, når man skal forhandle med tyskerne om, hvordan finansiering og risiko skal fordeles,« siger Bent Flyvbjerg.

Kan ikke sammenlignes

Også trafikøkonom Uffe Jacobsen er skeptisk over for den dansk-tyske aftale og påpeger, at Femern-forbindelsen ikke kan sammenlignes med Storebælts- og Øresundsforbindelsen, fordi den forbinder »ingenting med ingenting«.

Desuden er aftalen langt billigere for den tyske end for den danske regering:

»Tyskerne forpligter sig reelt ikke til ret meget. De tyske landanlæg bliver ikke udbygget til fuld kapacitet, og en del af de tyske investeringer skal først være færdig syv år efter, at broen er indviet,« siger Uffe Jacobsen.

kim.hundevadt@jp.dk
lars.from@jp.dk

Lillebælt

→ Bro ca. 40 km lang
→ Pris: Mindst 40-65 mia. kr. (skøn)

Trafik (2006): 84.800 køretøjer i døgnet
Årlig vækst: 2,1-2,6 pct.

BAGGRUND: Kapaciteten på den nye Lillebæltsbro er snart brugt op. Derfor skal der enten bygges en ny Lillebæltsbro eller etableres en anden trafikforbindelse fra Jylland til Sjælland - måske via Kattegat.

Katte-gat

→ Bro ca. 40 km lang
→ Pris: Mindst 40-65 mia. kr. (skøn)

Trafik (2006): 3.223 køretøjer i døgnet
Forventede togpassagerer ved bro med hurtigtog: 13.700-27.000 i døgnet.

BAGGRUND: Er egentlig et gammelt forslag, der for nylig blev genfremsat af trafikforsker Uffe Jacobsen. Støttes i dag af samtlige borgmestre og regionsformænd i Nord- og Midtjylland samt af DSB m.fl.

Store-bælt

→ Ca. 18 km lang
Byggepris: 21,4 mia. kr.*

Trafik (2006): 27.500 køretøjer i døgnet
Årlig vækst (2005): Knap 9 pct.
Trafiksprung ved åbning: Ca. 130 pct.

*(nutidsværdi (2006) knap 32 mia. kr.)

BAGGRUND: Broen stod færdig for præcis 10 år siden og har siden udviklet sig til at blive et af Danmarks mest succesfulde broprojekter. Der er i dag langt mere trafik på broen, end oprindeligt forventet.

Femern Bælt

→ Bro ca. 19 km
→ Forventet pris: 41 mia. kr.

Trafik (2006): 5.810 køretøjer i døgnet
Fordudsat årlig vækst: 2,1-2,6 pct.
Trafiksprung forventet ved åbning: 40 pct.
Forventet trafik 2015: 9.200 køretøjer i døgnet

BAGGRUND: Femern-forbindelsen har været på tegnebrættet i omkring 20 år. Støttes i dag af regeringen og af Socialdemokratiet, mens interessen i Tyskland kun er lunken. Ingen private har villet skyde penge i.

Øre-sund

→ Bro Ca. 16 km
→ Byggepris: 14,8 mia. kr.*

Trafik (2006): 15.800 køretøjer i døgnet
Årlig vækst (2006): 16 pct.
Trafiksprung ved åbning: Ca. 60 pct.

*(nutidsværdi (2006) godt 20 mia. kr.)

BAGGRUND: Denne bro stod færdig 1. juli 2000 og havde i begyndelsen meget lave trafikalt og manglende sammenhæng i økonomien. Siden er udviklingen vendt, så trafikmængden stiger kraftigt.

Blandede følelser efter broaftale

Jubel hos den danske transportminister, tilfredshed hos flere danske politikere.

AF KIM HUNDEVADT
OG LARS FROM

Transportminister Flemming Hansen (K) jublede, da han i går i Berlin endelig fik grønt lys til sin bro, mens hans tyske pendant, trafikminister Wolfgang Tiefensee, var noget mere afdæmpet og kun havede sig op til at tale om et »vigtigt projekt for Europa«.

I Danmark er den socialdemokratiske formand for Danske Regioner, Bent Hansen, tilfreds, selv om han har været særdeles skeptisk. Han forudser, at Femern-broen vil sætte skub i planerne om en Kattegatbro.

En god forretning

På et pressemøde i Berlin mente Flemming Hansen, at han har gjort en god forretning, fordi Danmark nu bliver eneejer af broen.

Han begrundede det med erfaringerne fra Storebæltsbroen og Øresundsbroen. På spørgsmålet om, hvordan han vil forklare skatteyderne i Danmark, at de skal betale

hele broen, lod svaret: »Det er ikke svært at forklare, da befolkningen har kendt denne mulighed længe. Staten stiller garanti for broens betaling, men det er alene brugerne af broen, der betaler. Der tages ikke en eneste krone fra andre projekter, der gennemføres som hidtil planlagt.«

Tiefensee kunne samtidig tilfreds konstatere, at Tyskland ikke betaler en eneste euro til selve broen.

Nattesnak

Flemming Hansen og Tiefensee har ved en række møder drøftet Femern. De seneste forhandlinger begyndte torsdag aften - uden ministre - og varede til langt ud på natten. Fredag kom Flemming Hansen så til Berlin, hvor aftalen lå klar kl. 14.

De to ministre har indgået en hensigtsklarering, der skal føre til en egentlig statsaftale mellem Danmark og Tyskland, som senere skal vedtages i de to parlamenter.

I Danmark er følelserne stærkt delte.

Især politikere fra det vestlige Danmark er skeptiske. Bent Hansen fra Region Midtjylland ser dog Femern som en åbning for at diskutere en Kattegatbro.

Åbning for Kattegat

»Når man ser på trafikprognoserne, står Kattegat meget bedre end Femern. Under alle omstændigheder vil dette sætte regering og Folketinget under et massivt pres,« lyder det fra Bent Hansen.

Henriette Kjær, der er

konservativ trafikordfører, er af samme opfattelse.

»Jeg er glad for aftalen. Samtidig giver det en åbning i forhold til en Kattegatbro. Og hvis ikke Infrastrukturkommissionen nu bringer Kattegatbroen i spil, vil jeg gøre det. Jeg tror, at Kattegatbroen er en realitet om 15-20 år,« lyder det fra Henriette Kjær, der er valgt i Århus.

Flere Venstrepolitikere kritiserer dog, at Tyskland ikke skal deltage i finansieringen af broen:

»Det er et knæfald for tyskerne, og det klæder ikke et stort land med 80 mio. indbyggere, at det ikke vil deltage på lige fod,« siger folketingsmedlem Preben Rudenigaard (V).

EU skal støtte

Danmark og Tyskland skal nu søge EU om støtte. Der er mulighed for at få op til 30 pct. til selve broen, selv om det reelle beløb vurderes væsentligt lavere.

Transportministeriet har

gættet på 3.556 mia. kr.

Anne E. Jensen (V) fra EU-Parlamentets budgetudvalg mener, at Femern-broen står godt i konkurrencen om EU-støtten.

»Femern-broen opfylder alle betingelser for at få støtte. Derfor er jeg sikker på, at der bliver afsat penge ud af de syv mia. euro, der er til rådighed,« siger hun.

kim.hundevadt@jp.dk
lars.from@jp.dk

Demonstration imod broen i Tyskland

Blandte modtagelse i Tyskland af beslutningen om Femern-broen.

AF KENT OLSEN
Jyllands-Postens korrespondent

Berlin

Peter Harry Carstensen, regeringschef i delstaten Slesvig-Holsten, taler om »en stor dag for Slesvig-Holsten«, da beslutningen om Femern-broen blev truffet.

Delstatens regering ser projektet som et nøgleprojekt for regeringens udvikling. Alene for byggeperioden ventes skabt 2.000 nye arbejdspladser. Langfristet venter regeringen, at den forbedrede trafikforbindelse mellem Tyskland og Skandinavien både vil tiltrække virksomheder og øge turismen i Slesvig-Holsten.

Hamburgs førsteborgmester, Ole von Beust, forventer, at hans hansestad vil »høre til de store vindere af projektet« og i 2018, når broen står færdig, få endnu større betydning som »logistisk center.«

Byggeplads i syv år

Derimod er delstaten Mecklenburg-Vorpommern meget skeptisk, da regionen går ud fra, at den mister trafikstrømme til færgeforbindelserne til Skandinavien.

Regeringschefen Harald Ringsdorf anser statsgarantien til bygning af broen for at forvride konkurrencen med færgeforbindelserne. Han opfordrer færgeselskaberne til at forstærke

forbindelserne til Danmark, Sverige og de baltiske lande.

Femerns borgmester, Otto-Uwe Schmidt, er skuffet over beslutningen. Han forudser, at øen i syv år vil være forkommen som en stor byggeplads, der vil afskrække turisterne. Han vil kræve erstatning af regeringen i Berlin. Borgmesteren har stor opbakning blandt øens beboere, der ikke alene frygter følgerne af nedlæggelse af færgeforbindelsen til Rødby, men også, at øen blot bliver et gennemkørselsø.

»Aktionsalliancen mod en fast Femern Bælt-forbindelse« håber, at det stadig er muligt at forhindre broen.

»Bekendtgørelsen i dag er for det første ikke mere end en hensigtsklarering fra de to trafikministre,« siger organisationens talsmand, Jürgen Boos.

»Og for det andet - for at broen kan bygges, skal man have vedtaget en statsaftale gennem tilslutning fra begge landes parlamenter.«

Organisationen anser især spørgsmålet for at være usikkert i Folketinget.

Aktionsalliancen har bebudet en stor demonstration på tirsdag på Femern.

Forskellige tyske miljøforkæmpere har også bebudet modstand. Organisationen NABU omtaler broen som »et projekt, ingen har brug for« og mener, at broen ikke kan finansieres alene ved brugerbetaling.

Endvidere ser organisationen en »massiv risiko for skibes kollisioner med broen - med uoverskuelige følger, hvis der er tale om olietankere.«

kent.olsen@jp.dk

MORGENAVISEN
Jyllands-Posten

Den 30. juni 2007
Uge 26 - 136. årg. - Nr. 267

Kontrolleret netto-oplag 2. halvår 2006
Hverdage: 143.723
Søndage: 192.492

Bladhuset i Århus
Grøndalsvej 3,
8260 Viby J
Telefon: 87 38 38 38
Fax redaktion: 87 38 31 99

Bladhuset i København
Kongens Nytorv 8,
1050 København K
Telefon: 33 30 30 30
Fax redaktion: 33 30 80 01

Redaktioner
Odense: 87 38 39 70 · Herning: 87 38 39 90 · Aalborg: 87 38 39 80

Korrespondenter
Amman · Bangkok · Beijing · Berlin · Bruxelles · Buenos Aires · London · Moskva · Paris · Prag · Rom · Washington

Kundeservice

Udebliver avisen, eller har De spørgsmål / ændringer til abonnementet, kan De benytte følgende muligheder:

Selvbetjening:
tlf. 70 15 37 37

Selvbetjening via internet på www.jp.dk/selvbetjening

Mailformular via www.jp.dk

Personlig betjening:
tlf. 87 38 37 37
mandag-fredag kl. 8:00-16:00
lørdag-søndag kl. 8:00-12:00

Information

Inform. chef Tage Clausen, www.jp.dk/info
Tlf. 87 38 33 26, tage.clausen@jp.dk

Billeder, artikler og tegninger

Fotos til gengivelse i andre medier, blade, bøger m.v. kan købes ved henvendelse til [Polfoto](mailto:Polfoto@polfoto.dk) på tlf. 33 47 12 33 eller [Polfoto](mailto:Polfoto@polfoto.dk), fotos til privat brug ved henvendelse på tlf. 87 38 32 30.

Aftale om brug af artikler, illustrationer eller grafikker laves med [JPvideresalg](mailto:JPvideresalg@jp.dk) på tlf. 87 38 31 08

Annoncer

Kan bestilles ved henvendelse på:
Tlf. 87 38 35 35
Fax (Århus) 87 38 34 86
Fax (København) 33 30 83 00
mandag-torsdag kl. 8:00-16:30
fredag kl. 8:00-16:00
E-mail: annonce@jp.dk

Elektroniske Medier

jp.dk epn.dk fpn.dk

Forhandlerservice

Tlf. 87 38 37 21
Fax 87 38 37 79
forhandlerservice@jp.dk

Mediarium

Tlf. 87 38 33 55
mediarium@jp.dk

Erhvervsbogklubben

Tlf. 33 47 07 66
Fax 33 47 07 67
E-mail: info@jpbogklub.dk

Redaktion

Ledende redaktionschef: Knud Refsing Andersen

Redaktionschefer: Torben Møldrup (indland og forbrug), Jette Elbæk Maersa (udland), Steen Rosenbak (Erhverv & Økonomi), Flemming Rose (kultur), Christian Thye-Petersen (sport), Jonas Kuld Rathje (avismagasiner), Pierre Collignon (Indbild), John Hansen (indsigt), Flemming Østergaard (debat, kronik og nyt om navne), Jørgen Schultz-Nielsen (Elektroniske Medier), Jens Kaiser (JP Århus), Peter Rosendal (København), Jens-Kristian Søgaard (foto og grafik)

Fagredaktør: Agnete Holk (grafik)

carsten.christensen@jp.dk