

Offentliggjort 10. november 2004 03:00 / Opdateret 20. november 2004 21:28

Minister: Femernbro giver vækst

Af KIM HUNDEVADT

Femernforbindelse vil skabe kolossale muligheder på Lolland og Falster, lover trafikminister. Ren ønsketænkning, lyder dommen fra eksperter.

En Femernbro er en historisk chance for at skabe vækst og arbejdspladser i de økonomisk trængte kommuner på Lolland og Falster, siger trafikminister Flemming Hansen (K), som har gjort en fast forbindelse over Femern Bælt til sin mærkesag nummer ét.

I weekenden blev ministeren skarpt kritiseret af en række forskere og økonomer for at være alt for optimistisk i sin vurdering af lønsomheden i en kommende forbindelse, men i går var han i venners lag, da han i en Lalandiahal i Rødby talte til ca. 150 lokale politikere, embedsmænd og erhvervsfolk, som lyttede interesseret til de ministerielle løfter om et *boost* i erhvervsudviklingen.

»Vi skaber rammerne med en fast forbindelse, men lokalt skal man forstå at udnytte chancen. Jeg er dog ikke et sekund i tvivl om, at broen får en fantastisk betydning for regionen - ikke bare under byggeriet, men også bagefter. Alle erfaringer med den slags infrastrukturprojekter viser, at de skaber kolossale muligheder,« siger Flemming Hansen.

Direkte forkert

Men det er direkte forkert, siger en række eksperter i transport- og regionaløkonomi:

»Det eneste, som vi ved med sikkerhed, er, at der ryger nogle arbejdspladser, fordi færgerne forsvinder. Man kan håbe, at der kommer nye arbejdspladser i stedet for. Men det er ren ønsketænkning, og sandsynligheden er ikke stor,« vurderer professor Nils Groes, direktør for Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut (AKF).

Han gør opmærksom på, at de sydgående motorveje og Farøbroerne ikke har skabt erhvervsmæssig udvikling på Lolland-Falster.

»De har derimod fået flere mennesker til at bosætte sig på Lolland og Falster og pendle til hovedstadsregionen, men den effekt får man jo ikke fra en Femernforbindelse. Der vil komme nogle svenske og danske lastbiler, som buldrer forbi på motorvejene, men hvad glæde har man af det på Lolland,« spørger Nils Groes.

Han tilføjer, at hvis der er i forvejen er aktivitet på begge sider af en fast forbindelse, viser erfaringerne, at det kan føre til øget aktivitet.

»Men der er ingen grund til at tro, at det vil ske med en fast Femernforbindelse, som kommer ingen steder fra og fører ingen steder hen,« siger Niels Groes.

Professor Bent Flyvbjerg, Aalborg Universitet, er enig i, at Lolland-Falster ikke vil få økonomisk gavn af en bro:

»Det er et af de mest fremførte argumenter, at broer og motorveje skaber regional udvikling. Men det er også det mest veldokumenterede i forskningen, at det ikke holder stik. Hvis man endelig er i stand til at måle en effekt, kan den lige så godt være negativ,« siger Bent Flyvbjerg.

Også professor Peter Maskell, Handelshøjskolen i København, mener, at muligheden for at nyttiggøre en Femernforbindelse er beskednen:

»Ved Femern Bælt er der ingen urbane centre og stort set ingen interaktion, som der var ved Storebælt og Øresund. En fast forbindelse vil ikke få tyske firmaer til at

etablere sig på Lolland, og intet tyder på, at den kan få virksomheder til at flytte fra København til Lolland,« siger Peter Maskell.

Central placering

Nils Wilhelm, tidl. industriminister og formand for det lokale Femer Bælt Forum, tror dog ikke på eksperternes advarsler.

»Vi vil få en central placering mellem metropoler som Hamburg, Berlin, København og Malmø. Erhvervslivet her på Lolland-Falster har store forventninger til en fast forbindelse, og man skal ikke undervurdere den psykologiske effekt. Jeg er sikker på, at vi får en gevinst,« siger Nils Wilhelm.

Professor Nils Groes' største betænkelighed ved en Femernforbindelse er, at den i mange år fremover vil blokere for, at taksterne på Storebælt kan sættes ned. Hvis det bliver gratis eller væsentligt billigere at køre over Storebælt, vil det skrøbelige fundament under Femernbroens økonomi nemlig smuldre:

»Midt i en EU-tid, hvor varer og tjenesteydelser skal passere frit, har vi lagt en solid toldmur ned gennem Storebælt. Det er det virkelige problem i dansk trafik. Og det er en styg tanke, at muren kan blive opretholdt i umindelige tider, fordi der også skal tages hensyn til en Femernforbindelse, som ikke i sig selv er økonomisk rentabel,« siger Nils Groes:.

»Samfundsøkonomisk er en billigere Storebæltsforbindelse langt mere fornuftigt end at investere 30 mia. kr. i en Femernbro. Vil man fastholde den nuværende befolkning på Lolland, skal man i stedet give en mere traditionel form for regionalstøtte til virksomheder .«

kim.hundevadt@jp.dk