

Arkiv
» artikel
ny søgning
Forside
Indland
Udland
Børs & Finans
Erhverv
Privatøkonomi
Karriere
IT & Computer
Sport
In English
Meninger
Århus
København
Kultur
TV-guide
NY Web TV
Fotogalleriet
Mad & Vin
JP Explorer
Bagside

Vejret i dag

· Skyet	
· 5° (-5°)	
· Hård vind	

Abonnement

- :: Få avis
- :: Få E-avis
- :: Flyt avis
- :: Ferieflyt
- :: JP Kupon
- :: Reklamation
- :: Kontakt abon.



- :: JP Master
- :: E-avis
- :: Print Magasiner
- :: Journal
- :: Oplevelser
- :: Erhverv & Økonomi
- :: Deadline
- :: Arkiv
- :: Børsservice
- :: Nyhedsagent
- :: JP Master demo

Markeder

- :: Bilzonen
- :: Boligzonen
- :: Jobzonen
- :: Rejsezone

Læser-service

- :: Oplevelser
- :: Email-nyhedsbrev
- :: Nyhedsagenten
- :: Køb artikler og fotos
- :: JP som startside

Mobiljenester

- :: Wap-mobil
- :: Bærbar-mobil
- :: Sådan gør du

Undervisning

- :: Journalist for en dag
- :: JP Undervisning

Bøger & Magasiner

- :: Erhvervsbogklub
- :: JP's Forlag
- :: Print Magasiner

Annoncer

Ballade om broen

Af KIM HUNDEVADT

Trafikministeriet har svaret på artikler i Jyllands-Posten om Femernforbindelsen i et omfattende notat, som har til formål at gendrive eksperternes kritik. Gennemgang af argumenterne punkt for punkt - og kritikernes svar.

Storebæltsforbindelsen har vist sig at være en fremragende investering, som i dag har en sund økonomi og fungerer som en livsnerve mellem øst- og vestdanskere.

Øresundsforbindelsen fik en skuffende start og løber kun lige akkurat rundt, fordi renten er historisk lav.

Femernforbindelsen er det svageste led. Her kan selv små overskridelser af budgettet og lavere trafiktal end ventet få økonomien til at bryde sammen, så danske og tyske skatteydere kommer til at hænge på et statsgaranteret lån i overkant af 30 mia. kr.

Det var essensen i en søndagsartikel, hvor en række forskere og økonomer for to uger siden her i Jyllands-Posten advarede mod en Femernbro på det grundlag, som trafikminister Flemming Hansen snart vil præsentere for Folketinget.

Tre dage senere konstaterede andre forskere i en opfølgende artikel, at broen *ikke* vil skabe den regionale vækst, som ministeren har lovet.

De to artikler har fået trafikministeren til at bede sine embedsmænd om at udarbejde et otte-siders notat, som skal tilbagevise de påstande, der er fremført. «

Notatet gør ikke indtryk på de kritiske eksperter, som kalder det et forsøg på at bortforklare, at broen økonomisk hviler på et skrøbeligt fundament.

Her er kritikken samlet i seks punkter - med ministeriets svar og flere kritikeres bemærkninger til notatet:

Punkt 1: Der er en stor risiko for, at broen bliver dyrere end beregnet.

Det er reglen snarere end undtagelsen, at omkostningerne i de store infrastrukturprojekter løber løbsk. I ni ud af ti projekter overskrides budgetterne, og hverken Storebælt, Øresund eller Københavns Metro er gået ram forbi.

Professor Bent Flyvbjerg har lavet en model, som bl.a. bruges til risikovurdering i det britiske trafikministerium. På Femern Bælt viser modellen, at der 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 ikke taget højde for, at statslige aktieselskaber i gennemsnit har de største overskridelser.

Trafikministeriets svar:

Ministeriet forsvarer sig med, at der i projektet allerede er en reserve på 5 mia. kr. i løbende priser svarende til 20 pct. af de forventede byggeomkostninger (det er dog faktisk forkert - reserven er kun 16-17 pct., fordi den skal sættes i forhold til et anlægsoverslag på godt 30 mia. kr. i løbende priser, red.).

Af notatet fremgår også, at EU forventes at betale 20 pct. af broen, mens der kun er budgetteret med 10 pct. Det vil give en ekstra stødpude på 2½-3 mia. kr., hvilket er rigeligt, mener ministeriet. Budgettet er nemlig baseret på en skråstagsbro, som er »en gennemprøvet prototype«, og budgettet kan derfor »udarbejdes med en rimelig stor grad af sikkerhed«.

Professor Bent Flyvbjerg har i sin forskning identificeret en række årsager til, at økonomien i de store infrastrukturprojekter kommer ud af kontrol, men »de fleste af disse er imidlertid kun af begrænset relevans for Femern-projektet«, mener ministeriet.

Bent Flyvbjerg siger til Jyllands-Posten, at formuleringerne er »en ren undvigemanøvre«:

»Det bliver fremstillet, som om modellen ikke er relevant for Femern Bælt-projektet, og det er helt forkert. Den bygger på projekter, som er sammenlignelige med Femern, og derfor gælder de samme procentsatser, som vi arbejder med i det britiske trafikministerium.«

Punkt 2: Der er en stor risiko for, at trafikprognoserne skyder over målet.

Med 5.200 biler pr. døgn er der ikke meget trafik over Femern Bælt i dag. Og selv om Trafikministeriets skøn skulle vise sig at holde stik, og der kommer et større trafikspring, når broen er bygget, vil den få væsentlig færre biler end de nordjyske motorveje.

Meget tyder dog på, at trafikspringet ikke bliver så stort, som ministeriet antager. En rapport fra Standard & Poors viser f.eks., at trafikprognoser på betalingsveje i gennemsnit er overvurderet med 20-30 pct. Prognoserne skød også langt over målet på Øresundsforbindelsen.

Trafikministeriets svar:

Erfaringerne fra andre betalingsmotorveje har kun begrænset relevans for Femern-projektet, fordi de stort set altid bygges på steder, hvor der er gratis

:: Forside
:: Sektioner
:: Media-info
:: Print-priser
:: Indstik
:: PLUSgruppen
:: Net-annoncer
:: Kontakt
:: In English

Fritidsjob på JP

:: Fritidsjob
:: Telefonsælger
:: Avisbud

Om JP

:: JP info
:: JP Fonden
:: Kontakt JP
:: Skriv til jp.dk

alternativer, mener trafikministeriet, som kalder prognoserne »forsigtige« og konstaterer, at der »kun« er indregnet et trafikspring på 40 pct. i forhold til den nuværende færgetrafik.

Også her er ministeriet på vildspor, siger Bent Flyvbjerg. For det første har prognoserne i praksis vist sig at være lige så overvurderede på betalingsbroer uden gratis alternativer. Kun en af syv broer når den prognostiserede trafik. For det andet har trafikanterne flere alternativer - især færgerne, som kan påføre broen en hård priskonkurrence. For det tredje er især transnationale forbindelser udsat for svigtende trafik - f.eks. Øresunds-forbindelsen og Kanal-tunnelen.

Andre kilder påpeger, at hvis en tidsbesparelse på tre kvarter skal udløse et trafikspring, så skal den samlede rejsetid være relativt kort. Tre kvarter er f.eks. en stor besparelse, hvis man skal fra København til Malmø. Men der bliver stort set ingen nærtrafik over Femern Bælt, og tre kvarter betyder ikke meget, hvis man skal fra Stockholm til Paris.

Punkt 3: Der ligger en stor renterisiko under Femernbroen

De nuværende budgetter er baseret på en realrente på 3,5 pct., men renten har de senere år været meget lav, og renteudgifterne i projektet vejer så tungt, at hvis den engang i løbet af de kommende 20 eller 30 år svinger tilbage til niveauet fra 1970'erne, 1980'erne og det meste af 1990'erne, vil økonomien i en Femernbro bryde sammen.

Trafikministeriets svar:

Realrenten i Storebælts- og Øresundsprojektet har hidtil været hhv. cirka 3 og 2 pct., og »bl.a. derfor vurderes en realrente på 3,5 pct. p.a. at være forholdsvis forsigtigt sat«, skriver Trafikministeriets embedsmænd, men de erkender dog, at det kan være svært at spå med en tidshorisont op imod 40 år.

Det understreges i notatet, at der er lavet en række følsomhedsanalyser, som viser, at en rentestigning på en halv procent kun vil forlænge tilbagebetalingstiden med to år.

Kritikerne mener, at en halv procent er alt for lidt, hvis man skal vurdere den reelle risiko.

»Vi har en verdensrekordlav rente, og hvem siger, at den kan holde i 25 eller 40 år? Markedet tror ikke på det. Den langsigtede obligationsrente er netop højere, fordi markedets forventning til en rentestigning er indbygget i den,« siger professor Nils Groes, direktør for Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut (AKF).

Bent Flyvbjerg siger, at renten er en afgørende svaghed i Femernprojektet:

»Det er i strid med alle historiske erfaringer at antage, at der ikke fremover vil komme svingninger i realrenten. Den har de seneste tre årtier været over 5-6 pct. i lange perioder. Trafikministeriet antager, at konjunkturerne holder op med at svinge på et tidspunkt, da renten er i bund,« siger Aalborg-professoren og efterlyser, at ministeriet åbent fortæller om konsekvenserne af en væsentlig højere realrente, så Folketinget ikke bliver vildledt.

Punkt 4: Broen bør ikke bygges uden private investorer.

Privat deltagelse kan ikke alene gøre projektet mere effektivt. Det er også en garanti for, at det forretningsmæssige er i orden, at private selskaber tør sætte penge på højkant. Derfor er det et alvorligt faresignal, at den private sektor hidtil ikke har vist interesse for at finansiere en fast forbindelse med en firesporet motorvej og en jernbane. Da en række banker og byggefirmaer m.v. vurderede projektet for et par år siden, var den entydige konklusion, at broen ikke kan løbe rundt uden et større tilskud fra staten.

Trafikministeriets svar:

Den finansielle analyse er langt mere gennemarbejdet i dag, så økonomien ifølge ministeriet ser bedre ud.

Men den private sektor kan stadig ikke forventes at påtage sig den fulde risiko, og »det skyldes først og fremmest projektets størrelse og den meget lange tidshorisont«, hedder det.

Flere kilder siger dog til Jyllands-Posten, at det er rent sludder, at projektet er for stort og for langsigtet til den private sektor. Der er rundt om i verden lavet utallige infrastrukturprojekter, som er mindst lige så store og langsigtede, med privat kapital:

»Når man i A.P. Møller kaster sig ud i olieboringer, er det også en meget langsigtet investering, men man gør det alligevel, fordi man kan tjene penge på det. De frie markeds kræfter ville naturligvis heller ikke tøve med denne opgave, hvis de vurderede, at den var tilstrækkelig rentabel,« siger Nils Groes. Hans E. Zeuthen, tidligere rigsstatistiker, overvismand og formand for Transportrådet, supplerer:

»Når der er stor usikkerhed, bør man også udvise stor forsigtighed, og det gør man bedst ved, at lade private investorer få penge i klemme. Når de ikke springer frem, bør man overveje, om pengene kunne gøre større nytte andre steder.

Ministeriet skriver også, at »de samlede samfundsmæssige gevinster ved sådanne projekter er større end de driftsøkonomiske gevinster for en privat investor, og »derfor har staten en interesse i projektet, selv hvis den private sektor ikke er interesseret i at deltage.«

Hertil siger kritikerne, at en ekstra gevinst til samfundet ikke er noget argument for at udelukke private investorer. Det betyder bare, at staten kan give et tilskud og overlade resten til private investorer.

Andre kilder peger på, at den samfundsøkonomiske gevinst i sig selv er tvivlsom.

Punkt 5: Broen bliver ikke billigere, fordi staten garanterer for lånet.

En række finansieringsekspert har givet dumpekarakter til ministeriets

beregninger, som viser, at broen bliver ca. otte mia. kr. billigere, når staten garanterer for gælden i stedet for private investorer. De påpeger, at risikoen ikke forsvinder, fordi staten garanterer for lånet.

Trafikministeriets svar:

Her kommer trafikministeriet med en indrømmelse: »Det er i princippet en rigtig observation, for statsgarantien betyder naturligvis, at staterne påtager sig en risiko.«

Men ministeriet vurderer samtidig, at staterne får mere ud af at løbe risikoen end af at betale de private for at gøre det. Jesper Rangvid, lektor i finansiering på Handelshøjskolen, undrer sig over, at ministeriet ikke tager konsekvensen af sin egen indrømmelse:

»I de nuværende beregninger er der jo netop indregnet en besparelse på otte mia. kr. ved at lade staten garantere. Den er de private investorers vurdering af »prisen på usikkerhed«, og den kan ikke bare forsvinde ud af budgettet. Man må i hvert fald konstatere, at risikoen er større, end ministeriet forsøger at give indtryk af.«

Punkt 6: Femernbroen skaber ingen udvikling på Lolland-Falster.

Det er direkte forkert, når trafikministeren lover, at en Femernbro vil skabe vækst og arbejdspladser på Lolland-Falster, mener en række eksperter i transport- og regionaløkonomi. Broer skaber ikke udvikling, når der i forvejen er en meget begrænset aktivitet i området.

Trafikministeriets svar:

Her henviser notatet til en rapport, som Trafikministeriet selv har bestilt hos et dansk og tysk analyseinstitut:

»Rapporten dokumenterer, at der vil være en samlet økonomisk gevinst ved en fast forbindelse på omkring 3 mia. kr. som følge af de langsigtede og dynamiske effekter. I forhold til regionens størrelse vil Storstrøms Amt få de største gevinster,« hedder det. Bent Flyvbjerg siger, at han og de øvrige forskere udtaler sig med baggrund i historiske erfaringer med de broprojekter, som er gennemført.

»Det vil ministeriet imødegå med en prognose, som prøver at forudsige, hvad der sikkert vil ske ved Femern Bælt. Det ligner igen en undvigemanøvre,« siger Bent Flyvbjerg.

Nils Groes fastholder også, at alle erfaringer inden for regionalforskning viser, at hvis man forbinder to udkantsområder som Lolland og Femern, så får man intet resultat. Han henviser desuden til Øresund, hvor det forventede trafikspring viste sig at være helt urealistisk.

»Jeg bor lige ved siden af Øresundsforbindelsen, men det er ufattelig sjældent, at jeg kører på den. Derimod kører jeg på Storebæltsforbindelsen en gang om ugen. Jeg holder foredrag i Århus og Vejle og besøger mine søstre i Odense og Aalborg, men jeg holder ingen foredrag i Malmø, og jeg har ingen søster i Hamburg. Vi er en nation med alle slags bånd på kryds og tværs, og Storebæltsforbindelsen er en succes, fordi der var et opdæmmed behov på begge sider. Der er ikke noget opdæmmed behov ved Femern Bælt,« siger Nils Groes.

kim.hundevadt@jp.dk

[Tilbage til forsiden](#)

[Til toppen af siden](#)

[Tip en ven](#)

[Print-version](#)

Alle artikler, fotos, grafik og øvrige illustrationer, der er på denne side, stammer fra Jyllands-Posten. Jyllands-Posten har ophavsretten, jf. lov om ophavsret. [Læs mere om reglerne.](#)