

pct. må siges at være ret pauvert i betragtning af, hvad der skal investeres for at opnå dette. Der skal ikke mange ændringer til, førend regnskabet tipper. Det kan f.eks. ske, hvis der foretages en nedsættelse af brotaksten.

Det kan også ske – hvad vi må håbe og bede til – at regeringen gennemfører initiativer, der kan reducere trafikens CO<sub>2</sub>-udslip markant, og så bliver broen endnu mere tom, end der allerede er lagt op til. Det vil i givet fald betyde, at broen vil give underskud. Hvem skal så betale? Ja, det bliver trafikanterne på de faste forbindelser over Storebælt og Øresund, hvor den førstnævnte knap nok afdrager på gælden, mens Øresund har underskud, hvis man medregner landanlæggene.

Under alle omstændigheder er CO<sub>2</sub>-regnskabet behæftet med en betydelig usikkerhed, og man skal være yderst varsom med at drage alt for vidtgående konklusioner på basis af usikre data, upræcise iagttagelser om trafiktal, overflytningspotentiale fra andre ruter og transportformer, betydningen af kombitransport, prisrelationer mellem forskellige transportmidler, demografiske ændringer m.v. Eksempelvis kan en drastisk stigning i flypriserne på grund af højere oliepriser ændre transportvanerne, så flere i stedet for fly vælger at køre i bil over broen. I virkeligheden er alle – tilhængere såvel som modstandere – langt ude på herrens mark med hensyn til at kunne forudsige, hvad der vil ske.

Nok et usikkerhedsmoment er, at der skal lånes penge på et marked, der er under voldsomt pres. Lånemarkedet er jo ikke ubegrænset, og når mange lande – først og fremmest USA – skal ud at låne rigtig mange penge i de kommende år, vil renten stige, og det betyder, at renten på de lån, der skal optages for at bygge en bro, også vil være højere end i dag. Dermed vil broens økonomi blive meget usikker, og den vil blive en møllesten om halsen på de andre broers økonomi. Femern Bælt- broen budgetteres til at koste ca. 50 mia. kr. (2008-priser), men går det, som det gik med både Storebælt og Øresund samt den københavnske metro, vil vi komme til at se betydelige budgetoverskridelser.

For store infrastrukturprojekter gælder det, at 9 ud af 10 projekter overskrider budgetterne i ganske betydeligt omfang. De gennemsnitlige overskridelser er for jernbaner på 45 pct., og for broer og tunneler på ca. 35 pct. (Kilde: Bent Flyvbjerg: »Megaprojekters politik og planlægning«).

Overskridelserne kan nemt komme meget højere op, som det skete på Storebælt, hvor budgettet blev overskredet med 120 pct. Forudsat at der i dag vil være mere styr på byggeprocessen ved Femern Bælt-broen, vil en budgetoverskridelse med 35 pct. fordyre byggeriet med yderligere 17-20 mia. kr., og broen kan således reelt komme til at koste 65-70 mia. kr.

Det siger sig selv, at når der er så ringe styr på, hvordan store anlægsarbejder gennemføres, forøges risikoen for, at en bro over Femern Bælt vil have langt sværere ved at forrente sig end først antaget. Antallet af biler og tog, der benytter broen, stiger jo ikke tilsvarende, og broen vil derfor hurtigt ende i rentefælden, og det vil sige, at der ikke vil være indtægter nok til at betale af på afdragene, kun på renterne.

Jo højere anlægsudgifterne bliver, desto større vil motivationen være for at sænke taksterne og derved øge indtjeningen. Men så bidrager broen ikke til at nedbringe transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip, og derved havner regeringen i en konflikt med sin egen målsætning om at reducere CO<sub>2</sub>-udslippet.

Broens tiltrækning på bilisterne beror bl.a. på, hvad det koster at komme over Femern Bælt. I dag koster det 440 kr., men hvis det viser sig, at den høje takst lægger en dæmper på antallet af bilister, der kører over, og de i stedet vælger at benytte billigere færger eller tager toget eller vælger et af de lavprisfly, der slet ikke er omtalt i lovforslaget som reelle konkurrenter til broen, vil det da ikke gå, som det gik på Storebælt og Øresund, nemlig at Folketinget gradvis nedsætter taksterne?

Jo billigere det bliver for bilisterne at køre over broen, desto større vil CO<sub>2</sub>-udslippet derfor være, og desto mindre vil den forventede besparelse på 220.000 t CO<sub>2</sub> – ganske vist først i 2040 – være som følge af færgetrafikkens ophør.

Broens fortalere er med andre ord fanget i et dilemma mellem ønsket om at få mest mulig trafik over broen og nødvendigheden af at skære ned på udslippet af klimaskadelige stoffer.

Den forventede CO<sub>2</sub>-besparelse trues desuden af, at broen vil tiltrække vejtrafik, der i dag benytter andre ruter til/fra kontinentet. Det gælder f.eks. Gedser-Rostock og Trelleborg-Rostock/Travemünde. I juni 2007 udsendte Ostsee-Institut i Rostock en analyse, der rykker ved rentabiliteten i projektet på grund af trafikprognoserne. Ifølge den tyske regerings udvæl-