

Bet. o. lovf. vedr. fast forbindelse over Femern Bælt m.v.

gelsesprincipper modtager trafikprojekter kun finansieringsprioritet, hvis de udviser et forhold mellem omkostninger og udbytte på over 3:1. Denne betingelse opfylder Femern Bælt-projektet ikke, idet forholdet her er 0,65:1. Det vil sige, at for hver investeret euro afkastes der 0,65 euro, og det vil sige, at projektet er tabgivende. Derimod viser analysen, at hvis færgedriften udbygges med flere afgange, kortere overfartstid og renere og mere effektiv teknologi, vil forholdet mellem omkostninger og udbytte ligge på 5,2:1. Færgesystemet har desuden den fordel, at kapaciteten med forholdsvis lave omkostninger kan tilpasses behovsændringer.

Hvad lovforslaget ikke nævner, er, at konkurrerende færgerederier ikke passivt vil vente på, at broen bygges. Allerede nu er flere initiativer blevet sat i værk: hurtigfærger mellem Norge og Nordfrankrig og mellem Helsinki og Travemünde. Desuden vil etableringen af en godskorridor mellem havnene i Hamburg og Lübeck-Travemünde til direkte godstransport til Norden uden om Danmark tære på broens trafikunderlag.

Færgetrafikken kaldes for en flaskehals. Det er forkert. Ventetid er der – bortset fra på de største feriedage – ingen af. Overfarten varer 45 minutter, færgerne er fleksible og driften kan justeres efter behov. Det kan en bro ikke. Og ganske vist »sparer« bilisterne en time på turen til Hamburg, men heri er ikke medregnet, at de vel skal have en pause undervejs, for der er vel næppe nogen bilist, der kører 350 km uden at holde pause, og det er næppe en målsætning at øge trafikanternes stressniveau. Det er derfor nok kun de togrejsende, der reelt vil få rejsetiden forkortet.

Anlægsomkostningerne vil løbe løbsk, således som det er gængs med store anlægsarbejder. Også det giver stor usikkerhed. Blandt truslerne mod projektet er således stigende udgifter til byggematerialer på grund af begyndende råvaremangel og stigende energipriser. Den store ubekendte faktor er knapheden på olie, der formodes at sætte ind for alvor i løbet af det næste årti, altså i den periode, hvor broen er under anlæg. Heller ikke dette er omtalt i lovforslaget.

Heller ikke de demografiske ændringer, der finder sted i disse årtier, forholder lovforslaget sig til. Vi er ved at få et EU-område med mange ældre, og hvor fødselsraten ikke kan følge med væksten i antallet af ældre. Eksempelvis vil det betyde et fald i indbyggertallet i Tyskland fra de

nuværende 82 millioner til knap 70 millioner i løbet af de næste årtier. Hvordan vil det påvirke biltrafikken på broen? Det er ikke i lovforslaget, man skal finde den slags overvejelser, thi de vil kunne medvirke til at skabe usikkerhed om projektet, og det ønsker regeringen ikke.

Femern Bælt-broen kan ikke sammenlignes med Øresundsbroen, der forbinder to storbyområder, hvor der er stærk erhvervsudvikling, eller med Storebæltsforbindelsen, der bandt landet sammen på et sted, hvor der i forvejen var en kraftig trafikstrøm. Ingen af disse forhold gør sig gældende omkring Femern Bælt, hvor erhvervsudviklingen er svag, og hvor der er 90 km til nærmeste større bysamfund (Lübeck).

I byggeperioden vil der naturligvis være megen ekstra aktivitet, og mange nye arbejdspladser vil opstå, men hvad sker der bagefter? Her er kun ét sikkert: at de mange hundrede arbejdspladser på færgerne forsvinder.

På Femern er der stor nervøsitet for, hvordan det vil gå med den turisme, som 80 pct. af øboerne lever af. Vil Femern stadig være attraktiv som et fredfyldt feriemål, når den gennemskæres af en trafikkorridor, der truer med at omdanne øen til en nordlig udgave af Brennerpasset?

For ansatte i færgehavnene i Mecklenburg-Vorpommern, hvor man har nogle af Tysklands højeste arbejdsløshedstal, vil broen ikke blive opfattet som noget, der bringer erhvervsudvikling med sig. Så det bliver endnu en gang metropolerne København og Hamburg, der vil blive styrket af broen på bekostning af de mellemliggende områder.

Anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt giver bedre togforbindelser til/fra Sydsjælland og Lolland-Falster, og det er skam både påkrævet og noget, som også Enhedslisten længe har slået til lyd for, men det behøver man jo ikke at anlægge en bro til Tyskland for at tilvejebringe.

Enhedslisten tror ikke, at broen kan bidrage til at mindske trafikken miljøbelastninger og til at lette presset på de igangværende klimaforandringer. Enhedslisten mener, at pengene er bedre anvendt andetsteds. Langt større effekt kan opnås, hvis investeringerne blev brugt til at udbygge den kollektive trafik landet over: nærbaner, elektrificering, nye banestrækninger og letbaner samt et generelt løft til bustrafikken. Derudover kan flaskehalsene i jernbanetrafikken på strækningen Øresund-Storebælt-Padborg fjernes ved, at der bl.a. anlægges en ny bane København-