

Femern bliver en kæmpe succes

Af OLE EGHOLM
cand. merc, MBA
Ejer af Dansk Brancheanalyse
Augustvej 60, 2860 Søborg

Alt taler for, at en fast Femern-forbindelse bliver en succes i mindst samme kaliber som vores Storebælts- og Øresundsforbindelse.

Det kan derfor undre at Børsen igen 25-26NOV15 har brugt **to dage i træk på negative læserindlæg om Femern-forbindelsen**. Det er svært at forestille sig andet, end at det igen er kapitalfondsejede Scandlines, der på en eller anden vis står bag disse indlæg, hvis eneste formål er at skabe tvivl blandt almindelige danskere om de enorme samfundsfordele en fast Femern-forbindelse medfører. På samme måde som Scandlines bruger alverdens andre metoder, der involverer aflønning af horder af advokater i Tyskland, Bruxelles og Danmark, samt tilsvarende PR-bureauer, med præcis samme formål. Vel vidende, at for hvert år der går, tjener kapitalfonden 3i omkring en milliard kroner mere på deres gamle, langsomme og meget, meget dyre færgeforbindelser.

Man kan kun frygte tanken, at hvis færgetrafikken over Storebælt havde været drevet af et kapitalfondsejet selskab, dengang vi skulle beslutte at bygge Storebæltsforbindelsen, havde alle danskere stadig i dag måttet sejle over Storebælt og betale 679 kroner per vej for det. Sammenlignet med den faste forbindelse vi har i dag ville det være intet mindre end en samfundsmæssig katastrofe.

Det er i den optik ikke kun en katastrofe, at vi ikke er kommet længere med Femern-forbindelsen, men også yderst traurigt at vi heller ikke har høstet den enorme samfundsgavn der ligger i at skabe en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.

Uanset hvor liberal man betragter sig, og det gør jeg bestemt, så er der visse ting, der er oplagte samfundsopgaver. Herunder **infrastruktur**. For her ligger gevinsten ikke kun hos den, der skaber infrastrukturen, men også hos de millioner af brugere, der benytter den hver dag.

Hvis vi regner på værdien af en fast Femern-forbindelse, og regner **samfundsværdien** oveni, så er gevinsten enorm. Uanset hvor hurtigt forbindelsen betaler sig ind for selve bygherren (der også helst skal være samfundet). Gevinsten er jo ikke kun bygherrens fortjeneste, men alle de mange millioner brugere, der sparer omkring halvanden time hver vej, og det samme gælder for al den gods, der bliver transporteret.

Det gør ondt at opleve kapitalfondsejede virksomheder, der **hensynsløst modarbejder samfundets interesser** for at sikre sin egen indtjening. Scandlines er efter min opfattelse en klar kandidat til at være landets for tiden værste eksempel.

Og hvis vi endelig går til de trafikprognoser fra COWI, som har været det officielle udgangspunkt for de to pensionerede ingeniørers seneste læserbreve i Børsen, så er det min vurdering, at de er yderst beherskede. Femern-forbindelsen er udsultet af kapitalfondens høje prisniveau, og fragter alligevel næsten 2 millioner køretøjer. **Øresundstrafikken blev tredoblet** på otte år efter åbningen (1999-2007), og **Storebæltstrafikken blev firedoblet**

på 10 år (1997-2007). På trods heraf forventer COWI kun en fordobling efter elleve år med fast forbindelse, fra (rundt regnet) 2 til 4 millioner personbiler. Det er et meget konservativt estimat når vi sammenligner med erfaringen fra vores andre store broprojekter. Det vil nok være mere rigtigt, og stadig beskedent, at forvente mindst en tredobling af trafikken indenfor 10 år. Så kan vi jo regne forfra på tallene, vel vidende, at selv med de aktuelle yderst beskedne trafikprognoser er samfundsgevinsten enorm. Så lad os komme i gang med at få bygget den Femern-forbindelse i en fart. Så må tyskernes landanlæg, Storstrømsforbindelsen og opgraderingen af jernbanenettet komme, når parterne efterhånden bliver klar. Og det bliver de såmænd nok ret hurtigt, når det går op for alle, hvilket samfundsøkonomisk boom vi skaber når forbindelsen står klar.