

## Urstarkt stöd för Fehmarn-förbindelsen

I näringslivet är stödet urstarkt – vi har inte träffat någon aktör i näringslivet som är mot Fehmarn i Norden eller norra Tyskland, skriver Per Tryding och Michael Svane i replik till Magnus Ehrenberg.



**I veckan kom** glädjande besked om Fehmarn bält tunneln. Det ser ut som om starten kan tidigareläggas. Bygget kommer i gång 2019. Därmed kan vi förhoppningsvis flytta upp diskussionen till mer fruktbara frågor. Och det föranleder replik på Magnus Ehrenbergs inlägg om stödet för förbindelsen och dess betydelse för färjetrafiken.

Alla förbättringar har kortsiktiga särintressen mot sig. Självklart kommer just färjetrafiken över Fehmarn att försvinna. Hela poängen är att förbättra överfarten och det är också därför ägaren av just den färjeförbindelsen står bakom motståndet. Men att Nordisk hamnverksamhet och färjetrafik skulle vara hotad i grunden finns inget sakligt fog för. Både våra egna och officiella trafikprognoser talar för kraftigt ökade flöden. **Fördubblingar av godsrorelserna till Trelleborg är exempelvis fullt realistiska inom ett par decennier. Trängsel på de sydsvenska vägarna, som E6, vittnar redan om detta.** De prognoser som kalkyler för intäkterna till Fehmarnförbindelsen baseras på bör betraktas som konservativa. Det kommer finnas ökande behov av att hantera detta i framtiden, inte minskande.

I näringslivet är stödet urstarkt – vi har inte träffat någon aktör i näringslivet som är mot Fehmarn i Norden eller norra Tyskland. Alla beslut är demokratiskt fattade med stabila majoriteter. Även befolkningen är kraftigt positiv. Ipsos har mätt opinionen i Tyskland och redovisar ett mycket kraftfullt övertag för dem som är anhängare till en fast förbindelse. Vilket ord man sätter på detta stöd kan man så klart klyva hår om, men skall man mäta det i decibel, så överröstar det i varje fall det mycket lilla motståndet.

Ehrenberg vill göra en poäng av att tyska staten inte betalar förbindelsen. Det är sant, men det gör inte danska staten heller. Det är viktigt att skilja på finansiering och betalning. Fehmarntunneln kommer att betalas av de som använder den och det kommer att vara främst tyska, danska och svenska medborgare och företag, men även en växande skara turister och yrkesfolk som upptäcker att närheten ökar. Men eftersom man ju måste bygga hela tunneln

innan någon kan åka behöver investeringen finansieras i förväg, som alla byggen. Det hade kunnat ske genom privata banker eller investerare. Intresset är mycket stort eftersom detta är en unikt god placering. **Nu valde man att pragmatiskt använda den redan existerande organisation som redan hanterar Storebält och Öresund. Det ger god stabilitet, men varken tyska, danska, eller svenska staten betalar alltså.**

Handelskammaren och Dansk Industri och andra aktörer har länge drivit på om behovet av förbindelsen eftersom den är effektiv både ekonomiskt och ekologiskt. Den kommer att leda till bättre närmiljö i Fehmarn och mindre global belastning genom lägre CO2 än i dag och den kommer att integrera både landsbygd och städer längs sträckan. **Man kan faktiskt nå både den pittoreska byn Burg, det anrika Lübeck och gigantiska Hamburg snabbare från såväl Ystad som Köpenhamn med en fast förbindelse. Det ser vi fram emot.**

**Per Tryding**

*Vice VD på Sydsvenska Handelskammaren*

**Michael Svane**

*Branchdirektör Transport, Dansk Industri*

*Båda organisationerna är en del av FBBC.org som samlar näringslivet i Tyskland, Danmark och Sverige för en fast förbindelse över Fehmarn belt.*