

Jyllands-Posten

Der findes kun vindere med Femern-forbindelsen

Danmark placerer sig ganske enkelt meget mere centralt i Europa. Det får vi alle stor gavn af.

Per Tryding, vicedirektør Sydsvenska Handelskammern, Malmø

Femern-forbindelsen nærmer sig endelig byggestart. Men selv om alle beslutninger er taget, findes der ikke desto mindre stadigvæk særinteresser, som sår tvivl om projektet. Senest har JyllandsPosten bestemt sig for at føre en slags kampagne mod projektet.

Fra svensk perspektiv fremstår dette som meget mærkeligt. Svenske biler og lastbiler skal betale en stor del af tunnelen, og det er vores ønske, at byggeriet kommer i gang for alvor så hurtigt som muligt.

Alle fremskridt har kortsigtede særinteresser imod sig. Færgetrafikken over Femern Bælt vil forsvinde, og det vil færgееjernes indtægter også. Trafikken over Femern Bælt giver i dag udelukkende indtægter til færgееjerne, Scandlines og kapitalfonden 3i, hvor man kunne argumentere for, at en så vigtig infrastruktur skulle komme hele befolkningen til gode.

Etableringen af tunnelen indebærer, at befolkningen får en radikalt forbedret forbindelse, og at overskuddet fra indtægterne kommer almenheden til gode i stedet for private kapitalinteresser.

I erhvervslivet er støtten til Femern-forbindelsen entydig og stærk – vi har ikke truffet en eneste aktør i erhvervslivet, som er imod Femern-forbindelsen, hverken i Norden eller i Tyskland. Alle beslutninger om Femern-forbindelsen er taget demokratisk med stabile majoriteter i både Danmark og Tysklands parlamenter.

Selv befolkningerne er vældig positivt indstillede. Opinionsinstituttet Ipsos har målt holdningen i Tyskland, hvor tilhængerne af forbindelsen er i meget klart overtal. Den nye tyske regering har desuden indføjet i sit regeringsgrundlag, at Europas indre grænser skal overvindes gennem satsning på infrastruktur. Så også her passer Femern 100 pct. ind.

Mange debattører forsøger at skabe tvivl og usikkerhed om økonomien i projektet. Men den er bundsolid. Det er vigtig at skille finansiering og betaling ad. Femern-tunnelen betales af dem, der anvender den, og det bliver først og fremmest svenske, tyske og danske borgere og virksomheder, men også et voksende antal internationale turister og specialister vil opdage, at nærheden øges.

Med tunnelen tegnes hele kortet over Nordeuropa om, og virksomhederne kommer til at se hele området som ét stort marked. Derfor bliver investeringer i hele Danmark pludselig mere relevante.

Men da det er nødvendigt at bygge tunnelen færdig, før nogen kan køre igennem den og betale for det, skal der skaffes en finansiering til tunnelen, som der skal til alle andre byggerier. Det kunne man have gjort gennem private banker eller investorer. Interessen er meget stor også fra svenske investorer, eftersom tunnelen er unikt godt placeret markedsmessigt.

Nu har man pragmatisk valgt at anvende den organisation og finansieringsmodel, som vi kender fra Storebælt og Øresund, hvor staten garanterer for optagelse af lån, som tilbagebetales af brugerne. Det er en gennemprøvet og stabil model.

En investering i infrastruktur er ekstremt stabil. I New York er indtjeningen på broer og tunneler til Manhattan så store, at delstaten ikke behøver at tage penge via skatten til infrastrukturinvesteringer. Og investorerne ser disse investeringsmuligheder som lige så sikre som investeringer i statsobligationer.

Det kan måske være på sin plads at minde om, at mange ledte efter fejl i økonomien i både Storebælt- og Øresundsforbindelserne. Men i begge tilfælde har finansieringsmodellen jo vist sig som en succes.

Femern-forbindelsen fører Danmark og Norden tættere på Tyskland. Og det giver kun vindere. Tunnelen vil betyde et bedre nærmiljø ved Femern Bælt og en mindre global miljøbelastning gennem et mindre CO2 udslip. Og den vil medføre store fordele både for metropolerne og de mindre befolkede områder langs den nye infrastruktur mellem Hamburg og København.

Forbindelsen vil også styrke erhvervslivet i Jylland og på Fyn. Med tunnelen tegnes hele kortet over Nordeuropa om, og virksomhederne kommer til at se hele området som ét stort marked. Derfor bliver investeringer i hele Danmark pludselig mere relevante.

Danmark placerer sig ganske enkelt meget mere centralt i Europa med den faste Femern-forbindelse. Og det kommer vi alle til at få stor gavn af.