

Femern-forbindelsen vil løfte ejendomsmarkedet

Den faste forbindelse mellem Danmark og Tyskland indvies for bil- og togtrafik i 2018. Forbindelsen kan skabe et markant løft for logistik- og lagerejendomme langs strækningen, og en række kommuner vil sætte ekstra skub i erhvervsudviklingen.

Så er det omsider en realitet, at der skal bygges en fast forbindelse mellem Danmark og Tyskland. Den 3. september underskrev de to nabolande en bindende traktat, som sikrer, at den faste forbindelse over Femern Bælt efter planen skal indvies om ti år – i 2018.

”Det er en beslutning, som uden tvivl vil få afgørende betydning for markedet for erhvervsjendomme i Østdanmark. Her vil broen give et løft, især til markedet for logistik- og lagerejendomme,” siger erhvervsdirektør Jørgen Jørgensen fra EDC Erhverv Poul Erik Bech. Samme holdning har lektor i transport og byplanlægning Henrik Harder fra Institut for Arkitektur & Design ved Aalborg Universitet.

”Forbindelsen vil især gavne udviklingen i Østdanmark, mens den næppe får den store betydning for Vestdanmark. Danmark er i forvejen opdelt i to arbejdsmarkeder, adskilt af Storebælt. Det vil der ikke blive rokket ved. Men broen vil skabe ny aktivitet, især på Sjælland, hvor den på sigt kan føre til stigende priser på jord og ejendomme,” mener Henrik Harder.

Vil løfte markedet

En fast broforbindelse mellem Danmark og Tyskland forventes ikke blot at føre til øget samhandel mellem de to lande, men også øget samhandel mellem Skandinavien og Europa. Det betyder, at der skal fragtes endnu flere varer på tværs af landegrænserne.

”Og det er en situation, der skaber grobund for en fortsat vækst i transportbranchen. Det vil give et løft til markedet for lager- og logistikejendomme, hvor vi i forvejen har mangel på moderne ejendomme i den rigtige størrelse,” mener Jørgen Jørgensen.

”Derfor vil broen få stor betydning for ejendomsmarkedet i Østdanmark. Jeg tror, det vil kunne mærkes hele vejen fra København og ned langs ruten til Rødbyhavn. Vi ved, at erhvervsudviklingen altid foregår langs motorvejsnettet, og man kan sagtens forestille sig, at den faste forbindelse vil skabe grobund for nye transportcentre mod syd. Der er jo masser af billig jord.”

Jørgen Jørgensen kan let forestille sig, at en række af de berørte kommuner langs motorvejen mod Femern Bælt vil se en enestående mulighed for at føre en mere progressiv erhvervs politik for at tiltrække virksomheder samt sætte skub i tilflytningen af ny arbejdskraft.

”Jeg tror, vi allerede i løbet af fire-fem år vil se en positiv effekt på ejendomsmarkedet syd for København og hele vejen til Femern Bælt,” siger Jørgen Jørgensen.

Gavner Sjælland mest

Ifølge trafikforsker Henrik Harder, der netop har beskæftiget sig indgående med sammenhængen mellem motorvejsnettet og virksomhedernes placering, vil Femern-projektet især få en positiv betydning på markedet for logistik-ejendomme.

”Men jeg tror ikke på, at udviklingen bliver lige så mærkbar langs hele strækningen sydpå. Jeg tror, man vil se, at logistikvirksomhederne vil foretrække at placere sig umiddelbart syd for Hovedstadsområdet omkring trekanten Køge-Ringsted-Haslev,” siger Henrik Harder.

”Fordelen ved at placere sig her er, at virksomhederne placerer sig tæt på såvel motorvej E20 som på motorvej E47. Man får altså let adgang mod såvel vest som mod syd. Den anden afgørende

faktor er, at virksomhederne har let adgang til arbejdskraften fra Hovedstadsområdet samt Sydsverige. Det er den helt rigtige placering for den type af virksomheder.”

Henrik Harder tror imidlertid ikke på, at ret mange virksomheder vil rykke yderligere mod syd – til Lolland og Falster - fordi de i givet fald kommer til at mangle arbejdskraft.

”Men jeg er sikker på, at mange kommuner vil forsøge at tiltrække virksomheder ved at bruge Femern-forbindelsen og den billige erhvervsjord som et argument. Umiddelbart tror jeg, at den manglende arbejdskraft er den største hindring. Men man vil omvendt se stigende priser på jord og erhvervsejendomme omkring Ringsted og Køge,” vurderer Henrik Harder.

Fra færge til bro

Transportsystemet mellem Skandinavien og det kontinentale Europa er i dag i vid udstrækning baseret på færgetrafik. Den faste forbindelse skal således erstatte den eksisterende færgeforbindelse mellem Puttgarden og Rødbyhavn.

De fem færger på ruten transporterer i dag cirka to mio. køretøjer om året og et antal passagertog på København-Lübeck-Hamborg linjen. Dette tal forventes at stige, når broen indvies. Rejsende på strækningen får et hurtigere og mere fleksibelt alternativ, når afhængigheden af færgeafgange og ventetider i færgelejet forsvinder. Det viser erfaringerne med trafikken efter åbningen af forbindelserne over Storebælt og Øresund.

Siden 1997 har alle godstog mellem Danmark og Tyskland brugt ruten Fyn-Jylland via Storebæltsbroen. Med en fast Femern-forbindelse vil togene spare 160 km ved at køre via Femern Bælt i stedet for Storebælt.

Sammen med Øresundsforbindelsen mellem Danmark og Sverige vil en fast Femern Bælt forbindelse udgøre vigtige komponenter i et effektivt transportnetværk for jernbane og vejtrafik mellem de skandinaviske lande og det kontinentale Europa.

”På den måde kan man sige, at den største vinder bliver Sverige. Svenskerne får med først Øresundsbroen og nu Femern-forbindelsen let adgang til Europa,” siger Henrik Harder.

Femern – historik

Danmark og Tyskland underskrev den 3. september 2008 en traktat om opførelse af en fast forbindelse over Femern Bælt. Landene er enige om, at en fast forbindelse skal bestå af en dobbeltsporet jernbane og en firesporet motorvej mellem Puttgarden og Rødbyhavn. En skråstagsbro er den foretrukne tekniske løsning.

Siden 1963 har der været færgedrift på den såkaldte Fugleflugtslinie mellem Puttgarden i Tyskland og Rødby i Danmark. Men en fast forbindelse over Østersøen mellem de to lande har været en vision i årtier. Visionen er drevet af et ønske om at forbedre transportforholdene på tværs af grænserne mellem Skandinavien, Tyskland og det øvrige Europa.

Udviklingen af en effektiv og bæredygtig transportinfrastruktur mellem byer og regioner er også et vigtigt led i udviklingen mod europæisk integration. Derfor støtter EU projektet om en fast forbindelse over Femern Bælt.

I 1991 besluttede de svenske og danske regeringer at etablere en fast forbindelse over Øresund mellem Danmark og Sverige. I fortsættelse af denne beslutning blev Tyskland og Danmark i 1992 enige om at iværksætte en omfattende forundersøgelse af en fast forbindelse over Femern Bælt.

Siden er tiden gået med politiske forhandlinger samt undersøgelser af forskellige tekniske løsningsmuligheder, regionale effekter, socio-økonomiske fordele, trafikprognoser, finansieringsmodeller samt konsekvenser for miljøet m.v. I juni 2005 besluttede transportministrene fra Tyskland og Danmark, at en skråstagsbro var den foretrukne tekniske løsning.

Det overordnede mål er at åbne kyst-kyst forbindelsen over Femern Bælt i slutningen af 2018. Forberedelserne til anlægsarbejdet ventes at vare tre-fire år, mens selve byggeriet forventes at tage cirka syv år. Planlægningen er derfor allerede gået i gang.

Læs mere:

<http://www.fehmarnlink.com/dk>

Femern – trafiktal

En fast forbindelse over Femern Bælt vil føre til øget bil- og togtrafik. På den faste forbindelse ventes hver dag 7.700 biler og 3.800 togpassagerer. I 2007 transporterede færgerne på samme strækning dagligt ca. 6.200 køretøjer over Femern Bælt.

En fast forbindelse sparer godt en times rejsetid. En togtur mellem Hamborg og København vil kunne foretages på cirka 3½ time mod i dag cirka 4½ time.

(Kilde: Femern Bælt A/S)