

[Anne Grete Holmsgård]

ved at bygge en bro. Det fik mig dog til at fundere over, hvad man ellers med ministerens værdier og målestok kan kalde en varig plusværdi i dagens Danmark. Er det arbejdsløsheden, der ser ud til at være mindst lige så holdbar som broen? Er det den nuværende regerings ulyksalige trang til at skære ned på alle mulige kollektive goder for at skaffe påstået varig fremgang og optimisme? Eller er det måske de store motorvejsbroer, der nu begynder at smuldre?

Ministerens vigtigste argument for broen er, at den vil svejse Danmark sammen. Med ét slag vil bybo og landbo, jyder og københavnere komme hinanden ved, når det bliver muligt at drøne over Store Bælt i 70 meters højde over den østlige del af broen. Argumentet om, at broen vil svejse Danmark sammen, er efterhånden gentaget så mange gange, at det har fået gentagelsens egen dynamik og egen magt. Ikke desto mindre er det noget vrøvl, idet det ikke tager højde for det helt grundlæggende forhold, nemlig: hvad koster det at komme over Store Bælt i dag, og hvad vil det komme til at koste at komme over Store Bælt, i det øjeblik der står en bro?

Der er i den rapport, der er lagt frem sammen med redegørelsen, ikke gjort noget solidt forsøg på at vurdere, hvad det vil komme til at koste at komme over broen, til trods for at netop prisen – eller taksterne, om man vil – er helt afgørende for, om broen vil svejse landsdelene sammen eller den vil skille dem endnu mere ad, end de var i forvejen. Af den eneste egentlige driftsberegningsopstilling, der er lavet i rapporten, og af de skriftlige kommentarer, der følger med, fremgår det dog, at broen vil give underskud i de første mange år, hvis taksterne ikke sættes op. Hertil kommer, at selve driftsopstillingen virker meget optimistisk, men den er svær at gennemskue, fordi de beregningsmæssige forudsætninger ikke er lagt klart frem, så man kan se, hvad det er for nogle beregninger, man har forsøgt at lave i trafikministeriet.

Ikke desto mindre erkender man altså, at der vil være et underskud de første år. Det underskud vil være størst, hvis man bruger den beregning, der går på en realrente på 8 pct. Det er nok den mest realistiske af de tre beregningsmodeller, der er stillet op, hvis vi ser på den udvikling, der har været gennem de sidste par år og formentlig vil fortsætte i

nogle år fremover i hvert tilfælde. Det giver underskud. Kan man virkelig forestille sig, at staten i den situation vil gå ind og give et ekstra tilskud for at opveje det underskud, som broen ville give, hvis man skulle fastholde de nuværende takster? Det tror jeg ganske enkelt ikke på, og jeg tror slet ikke på det, når jeg kan se, at den regering, der sidder, har en målsætning med hensyn til den kollektive trafik, der går ud på, at DSB økonomisk skal hvile i sig selv. Overskud og underskud skal balancere med hinanden. For mig at se peger det meget tydeligt på, at der vil komme takststigninger på overfarten, og at der vil komme ganske betragtelige takststigninger.

Man kan så overveje, hvem der vil få de største takststigninger, og jeg tror, den mest realistiske prognose går ud på, at det vil blive den kollektive trafik, der får de største takststigninger, fordi det ikke klart fremgår, hvad det koster at komme over Store Bælt med et tog, mens det derimod fremgår meget klart, hvad det koster at komme over med en bil eller med en lastbil. For togenes vedkommende er det skjult i billetprisen, og det vil være lettere at presse en forhøjelse igennem, fordi den ikke er så synlig. Så vil vi stå i en situation, hvor det er den kollektive trafik, der virkelig bliver bet med den bromodel, der er lagt op til her, og med de visioner, som regeringen har, selv om trafikministeren alligevel mener, at projektet skal udskydes et par år. Jeg mener virkelig, broprojektet er at lægge gift for den kollektive trafik, fordi det vil medføre nogle kraftigt stigende takster.

Ministerens andet argument for broen er, at det påstås at være en samfundsøkonomisk rentabel investering i forhold til fortsat færgedrift. Sagt på jævnt dansk påstår ministeren, at det økonomisk vil være mere fordelagtigt at poste mindst 10 milliarder – og det bliver mindst 10 mia kr. – i 1982-kroner ud til en bro end at bruge 3–4 mia kr. på en sammenlægning og en forbedring af færgedriften over Store Bælt. Det virker umiddelbart ikke særlig overbevisende.

Ser man lidt på beregningerne i rapporten, fremgår det, at en væsentlig årsag til, at man når frem til et resultat, der postulerer, at det vil være en samfundsøkonomisk uhyre fordelagtig forretning at bygge den pågældende bro, bl.a. er, at man regner med noget, der hedder den enkelte trafikants tidsgevinst, og