

[Anne Grete Holmsgård]

at man regner med den gevinst som en samfundskononomisk gevinst. Det virker mildest talt temmelig rablende at påstå, at fordi den enkelte trafikant når en halv eller måske endda en hel time hurtigere frem til julefrokosten, så får samfundskononomien gavn af det. Det virker i hvert tilfælde ikke rimeligt.

Det virker efter min mening heller ikke rimeligt at påstå, at fordi den enkelte vognmand får en tidsgevinst og dermed sparer nogle penge, fordi chaufføren ikke skal sidde så længe i bilen, er det en samfundskononomisk gevinst. Jeg kan forstå, hvis man siger, det er en privatøkonomisk gevinst for den enkelte vognmand, som måske sparer nogle lønkroner på det – eller måske endda ikke gør det, fordi chaufføren så skal sidde og hvile et andet sted end på færgeoverfarten – men jeg kan ikke forstå, at man kan få det fremstillet som en samfundskononomisk gevinst.

Ud over det undrer det mig såre, at der er andre faktorer, som er såre samfundsmæssige, men som man slet ikke har taget i betragtning i den såkaldte samfundskononomiske vurdering af dette broprojekt. Man siger ganske vist, at det får nogle negative virkninger for de enkelte lokalområder. Ja, det ved Gud det gør. Det får en særdeles negativ økonomisk virkning for bl.a. Korsør, for skattegrundlaget i Korsør, når folk ikke længere er ansat ved færgeoverfarten. Det får nogle særdeles negative kommunaløkonomiske effekter i Hundested, i Grenå, i Ebeltoft, i Juelsminde. Og hvis det alligevel ikke er rentabelt at have en ekstra færgeoverfart, når først man har bygget broen, ja, så får det også de konsekvenser for Kalundborg og for Århus. Hvorfor er de beregninger ikke med, når man snakker om samfundskononomi?

Ud over det finder jeg i øvrigt, at det er noget tvivlsomt, at man i rapporten bruger en beregningsmodel, som man normalt anvender til at sammenligne forskellige vejprojekter med, når man skal beregne, om det ene vejprojekt er lidt mere fordelagtigt end det andet. Det er jo ikke to vejprojekter, vi står og vurderer her; det er en bro på den ene side og fortsat færgefart på den anden side. Jeg finder det særdeles urimeligt, at man bruger den type beregningsmodeller ved en sådan vurdering.

Det tredje argument i redegørelsen for broen er den positive effekt, den vil have på

beskæftigelsen. I redegørelsen sammenlignes den effekt på beskæftigelsen med fortsat færgedrift og ikke med, hvad man ellers kunne have opnået for de mindst 10 mia kr., man skal bruge til at bygge en bro for. Det finder jeg er en forvriddning. Det er ikke rimeligt at sige: hvad vil effekten være ved en bro kontra færgedrift? Man er nødt til at sige: hvad kunne man ellers have fået af beskæftigelses-effekt for de 10 mia kr., som man agter at bruge på en bro? Altså hvis man virkelig vil lave en reel vurdering af beskæftigelseseffekten i forhold til, hvad det koster.

Det fjerde argument er, at broen vil betyde en landvinding for den teknologiske udvikling. Det er sikkert rigtigt, men det argument kan bruges på hvad som helst. Det kan bruges på boligbyggeri, og det kan bruges på alle mulige andre ting.

De sidste argumenter er helt diffuse og kan samles under ministerens postulat om, at broen vil betyde en varig plusværdi. Den kan man så gumle lidt på rundt omkring i landet. Hvad er det for en varig plusværdi? Jeg tror i hvert tilfælde nok, der er temmelig mange mennesker, der vil undre sig over, hvorledes en bro til i hvert tilfælde 10 mia kr. kan betragtes som en varig plusværdi i en periode, hvor almindelige mennesker er undrende over for de bestræbelser, der bliver gjort for at hugge og snitte i de dårligst stilledes levefod.

Jeg tror også, nordjyderne vil undre sig lidt over, hvorledes man kan mene, at det er en varig plusværdi, at de nu skal til at bruge endnu mere tid på at komme frem til det sted, hvor de bor, fra København f.eks.

Jeg tror også, der er nogle, der vil undre sig over, hvordan det kan være en plusværdi, når man ser, hvor mange dage broen vil blive nødt til at være lukket på grund af storm eller på grund af isslag. Man skal tænke på, at broen, som den er planlagt, er en højbro over den ene del af Store Bælt i 70 meters højde.

Jeg tror måske også, at der er en hel del, der vil undre sig over den varige plusværdi, når det første olieskib eller det første skib med kemikalieaffald er stødt ind i en af de 25 bropiller og har ladet hele sin skidtlast ryge ud i Store Bælt.

Kort sagt: jeg mener, der er så mange ting, der taler for, at der ikke skal bygges en Storebæltbro, og at man lige så godt kunne