

[Margrete Auken]

**Margrete Auken (SF):**

»Kan ministeren bekræfte, at den eneste grund til ikke at montere bropiller og dragere til de to broer over Storebælts Vesterrende etapevis i overensstemmelse med intentionen i loven er, at man vil skåne DSB for at indstille togdriften i de (højst) 63 gange 6 timer, der skal anvendes til monteringen af vejbroens dragere, og at årsagen altså ikke er entreprenørfirmaets usikkerhed vedrørende, om man kan gennemføre bygningen af vejbroen uden at forvolde alvorlige skader på jernbanebroen, og vil ministeren oplyse, hvad det koster ekstra at opføre en motorvejsbro på 6,5 km, adskillige år før den skal tages i brug?«

#### Skriftlig begrundelse

Gennem en del spørgsmål har Folketingets Trafikudvalg søgt at få klarhed over, hvilke økonomiske og tekniske begrundelser der har ligget til grund for forligspartiernes beslutning om vestbroens opførelse. Herunder er det kommet frem, at byggefirmaet (naturligvis) kan bygge en motorvejsbro til søs uden at rive en jernbanebro i nærheden ned, når fundamentet i forvejen er støbt. Begrundelsen indskrænker sig altså til, at det vil skade DSB's image, hvis jernbanedriften med mellemrum skal indstilles. Denne afbrydelse kan for det meste finde sted om natten, og i øvrigt kan bilfærgerne, der jo stadig findes til den tid, anvendes til de nødvendige overførsler. Derimod er der ingen tekniske eller alvorlige sikkerhedsmæssige grunde til ikke at holde fast ved den etapevise opførelse. Det har endnu ikke været muligt at få oplysning om, hvad vejbroen bortset fra fundamentet koster, og hvad merudgiften til forrentning bliver med den valgte fremgangsmåde.

**Margrete Auken (SF):**

Det næste spørgsmål ville jeg nok have stillet under alle omstændigheder, fordi det er rigtigt, at der har været en række spørgsmål til ministeren om, hvad begrundelsen egentlig var for ikke at overholde etapedelingen.

De første svar, vi fik, og så vidt jeg kunne forstå på Socialdemokratiet også den orientering, man havde fået dér, var, at der var en alvorlig risiko for, at man kunne beskadige jernbanen.

Siden hen har det igennem en stribe spørgsmål vist sig, at der ingen undersøgelser er lavet

om risikoen, og det viser sig nu muligvis at indskrænke sig til, at man ikke vil bede DSB om at tilpasse sin drift. Det kunne i perioder bare være at nedsætte hastigheden, mens man monterer vejdragerne.

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

I svar på spørgsmål til Folketingets Udvalg om Offentlige Arbejder har jeg forklaret, at den primære grund til at montere vejdragerne på broen over Storebælts Vesterrende er risikoen for beskadigelse af en i drift værende jernbane-forbindelse.

Hvis der sker en skade, er der ingen, der kan sige på forhånd, hvor lang en afbrydelse der vil være tale om, eller om der kan indtræffe personskader, og denne vurdering er foretaget af A/S Storebæltsforbindelsen med bistand af rådgivere, som jeg også har sagt i svar til udvalget. Med andre ord kan jeg ikke give et bekræftende svar på det stillede spørgsmål.

Hvad økonomien angår, blev der allerede i 1985-rapporten om Storebæltsforbindelsen sagt, at hvis tidsintervallet mellem første og anden etape kun er 2-3 år, ville det også være økonomisk rigtigt at bygge broens hovedelementer i én arbejdsgang.

Der er således ingen konflikt mellem, hvad der risikomæssigt og økonomisk er at foretrække.

**Margrete Auken (SF):**

Så vidt jeg kunne høre, sagde ministeren, at der var andre grunde, end at man var bange for at genere DSB.

Alle de spørgsmål, jeg har stillet, har bekræftet, hvad jeg selvfølgelig også havde ventet, at entreprenørfirmaet er dygtigt og kompetent nok til at kunne bygge ved siden af en jernbanebro uden at rive den ned, ellers kunne man jo heller ikke forestille sig, at man f.eks. kunne bygge højhuse i New York.

Jeg gik ud fra, at det var et dygtigt entreprenørfirma, man havde fået, og jeg kan se på de svar, som er gået indirekte den vej, at det udelukkende har været et spørgsmål om, at man ikke ville have 200 tog til at fræse forbi med højeste hastighed, men det kunne vel have været reguleret.

Hvad angår økonomien, så er jeg overrasket over at få dette svar nu, fordi det, ministeren henviser til, er 1985-rapportens overvejelser