

**[Margrete Auken]**

med hensyn til, om vi i stor udstrækning har lavet det som en kombineret løsning. Det var udtrykkeligt det, man vedtog ikke at gøre.

Der har altid været økonomiske argumenter for at lave det som en kombineret løsning, det ved vi alle sammen godt. Det er sagt lysende klart både i forlig og lov, at man alligevel vælger at sprede investeringerne, og jeg vil da igen spørge ministeren: Når han nu siger to til tre år, er det så, fordi vi er ved at nedsætte etapeintervallet yderligere?

Oprindelig regnede vi med, det var fire til fem år, det fremgår nemlig af DSB's Plan 2000, som ingen gjorde indsigelser imod; dér talte man om dette tidsinterval. Så røg det ned på tre år. Nu siger ministeren to til tre år.

Jeg vil lige bede forligspartierne høre godt efter, hvad det er, der sker nu. Man kan altid have i den situation, at der kan argumenteres for, at vi bygger kombineret, for det er der ingen der har bestridt var billigere, men nu får vi at vide, at ministeren har ikke økonomi på, hvad det koster at bygge 6½ km motorvej, bortset fra fundamentet, som jeg hele tiden har ment selvfølgelig burde bygges i én arbejdsgang, det er klart, andet ville ikke give mening.

Men bortset fra fundamentet, hvad koster det så at bygge en motorvej? Lad den stå tom i – nu bliver det så i en fire til fem år – fordi den skal bygges samtidig med jernbanen. Den skal ikke bygges, lige før jernbanen tages i brug, den skal påbegyndes allerede nu. Hvad koster det i forrentning?

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Jeg kan sluttelig meddele, at den oplysning, som jeg gav her, underbygges af såvel DSB som A/S Storebæltsforbindelsen, nemlig at man er enig i den vurdering, jeg fremfører her, og den underbygges også af A/S Storebæltsforbindelsens bestyrelse, så jeg føler mig selv på helt sikker grund, når vi diskuterer, hvad vurderingen med hensyn til såvel sikkerhed som økonomi er.

**Margrete Auken (SF):**

Nu er ministeren en modig mand, der gerne bevæger sig ud på tynd is og kalder det sikker grund, det har vi set før, og det skal jeg ikke tage fra ham.

Jeg vil igen sige, at noget af det, jeg har spurgt om – som jeg spurgte om før starten af

denne samling – og som ministeren har lovet mig et klart svar på i morgen, var: Hvad koster dette her?

Jeg kan forstå, at man ikke har nået at hviske til ministeren, inden han kom herover, hvad der står i det svar, jeg i morgen – eller inden i morgen – får på mine spørgsmål. Det må vi så gemme til debatten i morgen, hvor jeg går ud fra, at svarene foreligger.

Men jeg vil én gang til spørge: Har DSB sagt, at de ikke var villige til at regulere driften under selve monteringen, og har man respekteret denne sarthed hos DSB som en begrundelse for ikke at følge en etapedeling, eller er der andre grunde? Er det entreprenørfirmaet, der har sagt – det må ministeren gerne svare klart på her i salen – at de ikke kan bygge motorvejen uden at beskadige jernbanen? Altså at det f.eks. er noget med, at vi lader togene stå stille, mens de monterer?

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Ja, med den fart, fru Margrete Auken formulerer sine spørgsmål og tillægsspørgsmål, har jeg valgt den fremgangsmåde at besvare et ad gangen, og de to sidste, som fru Margrete Auken henviser til, kommer der besvarelser på i morgen.

Med hensyn til, hvad DSB har sagt, så har DSB ved sin generaldirektør sagt, at han er bange for sikkerheden, og at han tilråder mig at vælge denne løsning. Det har han gjort i en samtale med mig, og det er det, jeg har at holde mig til.

Hvad entreprenøren mener om tingene, aner jeg ikke noget om, for ham har jeg ikke talt med.

**Margrete Auken (SF):**

Altså i det forrige spørgsmål fik vi at vide, at Socialdemokratiets formand ikke havde informeret offentligheden ordentligt, og nu får vi at vide, at det er DSB's generaldirektør, der har sagt, at han uanset, hvad entreprenøren måtte have sagt, ikke tør have vejbyggeri ved siden af jernbanebyggeriet.

Mener ministeren i ramme alvor, at generaldirektøren for DSB, på trods af hvad andre kompetente eventuelt måtte mene – jeg mener, generaldirektøren er kompetent til at køre med fottog, men ikke hvad angår brobyggeri – skal generaldirektøren afgøre, om entreprenøren