

### 33. møde.

Onsdag den 9. april kl. 13.

#### Første næstformand (*Grete Hækkerup*):

Med skrivelse af 2. april har miljøministeren fremsendt skriftlig besvarelse af et af medlem af folketinget Camre stillet spørgsmål (nr. 52).

Med skrivelse af gårs dato har ministeren for kulturelle anliggender fremsendt skriftlig besvarelse af et af medlem af folketinget Dohrmann stillet spørgsmål (nr. 56).

Spørgsmålene og besvarelserne vil blive optaget i Folketingstidende.

Den første sag på dagsordenen var:

#### *Spørgsmål til ministrene.*

Af *Hovmand* (V) til ministeren for offentlige arbejder:

„Hvilke overvejelser har ministeren gjort sig vedrørende de foruroligende sikkerhedsmæssige forhold for trafikken over Storstrømsbroen?“

(Spm. nr. 58).

#### Skriftlig begrundelse.

Blandt lokale beboere, myndigheder samt trafik- og sikkerhedseksperter har man længe næret frygt for, at den stigende belastning af broen sammenholdt med dens spinkle konstruktion vil kunne medføre en alvorlig trafikkatastrofe.

Af oplysninger i dagspressen (senest i dagbladet Politiken 2. april) fremgår det, at der for nogen tid siden var betydelig risiko for en togafsporing på broen, og at det praktisk talt ville have været umuligt at forhindre et tog i at styrte i Storstrømmen. Vordingborg politi bekræfter, at det nævnte eksempel ikke er enestående.

Det har længe været kendt, at store lastbiler har vanskeligt ved at passere hinanden på den 5,4 m smalle bro. Adskillige gummi-

ringe fra knuste sidespejle spredt over broen er en klar understregning heraf.

Som bekendt er Storstrømsbroen en af de vigtigste forbindelseslinjer ikke alene mellem Lolland-Falster og det øvrige Danmark, men også mellem det europæiske kontinent og hele Skandinavien. Gennem den 5,4 m smalle passage passerer i gennemsnit næsten 10.000 biler i døgnet, heraf over 20 pct. lastbiler. Samtidig passerer broen af ca. 80 tog i døgnet.

Af vejdirektoratets netop udkomne „Skitse til vejplan for perioden 1975-90“ betegnes sikkerhedsgraden som lav. Forbindelseslinjen har afgørende betydning ikke alene for persontransporten, men også for erhvervslivet. Næppe nogen tør forestille sig, hvilke katastrofale følger en eventuel trafikkatastrofe med efterfølgende langvarig afbrydelse af denne trafikforbindelse vil have.

#### *Hovmand* (V):

Den bedste motivering for dette spørgsmål ligger måske i den udtalelse, som ministerens partifælle hr. Lysholt Hansen kom med, umiddelbart efter at spørgsmålet var stillet, hvor han til en avis udtaler, at han er hundredrød for at køre over Storstrømsbroen. Jeg mener ikke, vi skal dramatisere denne sag unødvendigt. Modsat må jeg imidlertid understrege de alvorlige konsekvenser, som en ulykke vil kunne få.

For mig at se er de to væsentligste faremomenter for det første, at vi har to trafikformer, der passerer meget tæt op ad hinanden. Det giver gener, det giver muligheder for, at man taber fremmedelementer f. eks. ind på jernbanen, og vi har jo et eksempel beskrevet i dagbladet Politiken den 2. april, som jeg henviser til.

Det andet væsentligste faremoment er den store stigning i biltrafikken. I de år, der er gået, siden Storstrømsbroen blev opført for næsten 40 år siden, er denne stigning ganske betydelig. I gennemsnit passerer omkring 10.000 biler gennem denne flaskehals pr. døgn, men i spidsbelastningsperioder ligger tallet vel oppe i retning af 15.000-16.000, og det siger sig selv, at når disse biler skal tvinges gennem en 5,4 m smal passage, indebærer det store risici for kollisioner, frontale sammenstød og en lang række andre uheld.