

[Hovmand.]

Jeg har i min skriftlige begrundelse gjort opmærksom på de konkrete forhold omkring benyttelsen af denne bro, og hvor vigtig denne bro er for samfærdslen ikke alene mellem Lolland-Falster og Sjælland, men også mellem kontinentet, Skandinavien og hovedstadsområdet.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Må jeg begynde med at sige, at Storstrømsbroen nu har været i brug i snart 40 år, og at der på broen for vejtrafikken vedkommende kun har været tale om trafikuheld i samme omfang som på andre trafikerede tosporede vejstrækninger af samme længde. Der er hastighedsbegrænsning på 60 km i timen, og den faktiske gennemsnitshastighed ligger på omkring 50 km. Der har ikke været toguhæld.

Jeg vil gerne sige, at jeg deler fuldkommen hr. Hovmands opfattelse, at de ting, der er sket på det seneste, nok må give anledning til eftertanke. Derfor vil jeg ikke afvise, at det nære naboskab mellem vej og bane i en ganske ekstraordinær situation kunne give anledning til toguhæld. Jeg vil dog pege på, at sporene på Storstrømsbroen som på alle længere broer er suppleret med særlige beskyttelsesskinner, som væsentligt reducerer risikoen for alvorlige konsekvenser af en eventuel togafsporing.

I broens hidtidige funktion har der ikke været tale om nogen situation, hvor biler er brudt igennem afskærmningen ind til jernbanen. Men som det har været fremme i dagspressen, forhandler vejdirektoratet og DSB om i forbindelse med en forestående reparation af vejbanen at lave en endnu kraftigere afskærmning af banen imod mulige vildfarne motorkøretøjer o. lign. Jeg anmodede om, at projektet hertil kunne foreligge samtidig med, at resultatet af de nye undersøgelser omkring Sydmotorvejen og dens overføring over Storstrømmen foreligger, dvs. i maj i år. De trafikale og tekniske forhold omkring Storstrømsbroen indgår selvfølgelig i disse undersøgelser. Der er anbragt signal og nødtelefon for banen i hver ende af broen og endvidere en nødtelefon på midten af broen, ligesom der er 3 telefoner for vejtrafikken. Jeg har bedt DSB om, at

man, indtil den nævnte nye afskærmning kan være etableret, enten indfører en fast brovagnsordning eller finder andre lige så betryggende sikringsmuligheder.

Hovmand (V):

Jeg er glad for ministerens svar med hensyn til, at han nøje vil følge udviklingen, og med hensyn til, at han øjeblikkelig vil sætte ind for at sikre en større sikkerhed: ministeren taler om en brovagnsordning, indtil en betryggende afskærmning er etableret.

Der er imidlertid et andet spørgsmål, som jeg godt kunne tænke mig at rejse; det gælder den risiko, der opstår, når man nu går i gang med forbedring af kørebanen. Vi har hørt, at det er et arbejde, som det vil tage mellem 5 og 6 år at gennemføre, og enhver kan jo forestille sig, hvilke risici det indebærer, når man må lukke halvdelen af kørebanen over Storstrømsbroen i så lang en periode.

Jeg kunne også godt tænke mig at få uddybet lidt nærmere, hvad det er for en afskærmning, ministeren tænker på, om det er en afskærmning, som også hindrer, at fremmedelementer falder af lastbiler ind på banelegemet.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Matthiasen):

Jeg må lige gøre opmærksom på, at selv om man skulle gennemføre dette over en så lang periode, vil det jo ikke betyde, at hele den ene halvdel lukkes; det vil være et bestemt stykke af broen, og det kan være besværligt, men jeg mener, at hensynet til sikkerheden må gå forud for alt. Der kan også være tale om større fartbegrænsning end den, man har i øjeblikket, og det må jo beklages for så vidt. Men hvis man i 1937 havde været mere forudseende med Storstrømsbroen og i 1935 med Lillebæltsbroen, havde man altså bygget dem i et større format; dette være sagt, uden at vi skal komme ind på en aktuel polemik om, hvordan man skal se trafikale politiske problemer i møde. Men sikkerheden må altså være det mest afgørende hensyn, og derfor må man gennemføre disse ting for at skabe den; det autoværn, som man vil lave, kan selvfølgelig ikke udelukke enhver form for risiko — det er der intet der kan — men det vil i