

[Indenrigsministeren.]

kommunens økonomiske midler. Kommunerne antages ifølge teorien og fast praksis at være undergivet visse uskrevne begrænsninger med hensyn til, til hvilke formål udgiftsaffholdelse kan finde sted. En kommune kan således uden lovhjemmel i vidt omfang lovligt iværksætte eller støtte foranstaltninger, der tager sigte på at fremme almene, kommunale interesser som f. eks. kulturelle foranstaltninger, idræts- og friluftsliv, transportvæsen, jordforsyning m. v. Uden lovhjemmel kan kommunalbestyrelsen derimod ikke træffe dispositioner, der begunstiger enkeltpersoner, ligesom kommunalbestyrelsen ikke uden lovhjemmel kan yde støtte til private erhvervsvirksomheder, medmindre der kan påvises en særlig kommunal interesse i virksomheden.

Hertil kommer, at lovgivningen på visse områder må forstås således, at der udtømmende er gjort op med, i hvilket omfang og under hvilke betingelser offentlige midler kan anvendes til de af loven omfattede formål. I sådanne tilfælde er en kommunalbestyrelse naturligvis berettiget og efter omstændighederne forpligtet til at afholde udgifter inden for lovens rammer, hvorimod denne modsætningsvis udelukker, at det kan finde sted i videre omfang.

Det anførte skulle anskueliggøre, at det næppe er muligt at give et generelt svar på spørgsmålet om, hvorvidt tilsynsmyndigheden skal skride ind over for en kommunes ulovbestemte økonomiske dispositioner. Svaret må afhænge af de nærmere omstændigheder i den givne situation.

Af *Niels Helveg Petersen* (RV) til ministeren for offentlige arbejder (13/6 77):

»Ministeren bedes oplyse, hvorledes han vurderer de sikkerhedsmæssige problemer ved en Storebæltsbro.«
(Spm. nr. 295).

Begrundelse.

Sikkerhed for, at forbindelsen mellem Øst- og Vestdanmark ikke afbrydes for en længere periode, kan formentlig kun opnås ved, at bropillerne udføres exceptionelt kraftige og/eller med meget kraftige afviserværker. Herved opstår risiko for, at et påsejlene skib forliser. I denne sammenhæng må det nøje overvejes, hvilke miljømæssige og økonomiske følger det vil have, hvis f. eks. olielasten på 50.000 eller

100.000 t fra et havareret tankskib strømmer ud i Store Bælt. Dette problem vil yderligere øges, da der synes at være reel mulighed for, at den nuværende vanddybde fra Skagerrak til Østersøen på 17 meter vil blive øget til ca. 20 meter. Herved vil tankskibe på omkring 200.000 t kunne passere Store Bælt. Har dette spørgsmål været inddraget i sikkerhedsovervejelserne?

Det tilføjes, at det ikke er tilstrækkeligt at tænke på kollisionsrisikoen i den situation, at et skib kommer drivende med strømmen og herved kolliderer med én af bropillerne. Man må også overveje, at et skib kan manøvrere forkert eller miste styringen, jfr. f. eks. at et helt moderne passagerskib i klart og roligt vejr påsejlede Kullen.

Disse sikkerhedsspørgsmål har fået særlig aktualitet efter olieuheldet i Nordsøen for nylig. De oliemængder, der her slap ud, er små i forhold til mængderne i store tankskibe, og de miljømæssige risici må antages at være langt større ved olieudslip i et farvand som Store Bælt end i Nordsøen.

Minister for offentlige arbejder *Kjeld Olesens* svar (22/6 77):

Spørgsmålet om skibsstød mod bropiller er behandlet i Teknisk Udvalgs rapport bind I: Tekniske undersøgelser side 12-14 og det dertil hørende bilag 3. Konsekvenser af en eventuel påsejling af en fast forbindelse over Store Bælt er dernæst omtalt i den supplerende rapport, som styrelsen for Statsbroen Store Bælt afgav i august 1975, se afsnit 5 med tilhørende bilag nr. 2.

Hvad særligt angår den risiko, der er forbundet med en tankskibskollision og et heraf forårsaget olieudslip, er det af afgørende betydning at understrege, at risikoen for olieudslip ved tankskibssejlads i de danske farvande ikke er en risiko, der specielt er forbundet med bygning af en bro over Store Bælt. En sådan risiko består i relation til skibskollisioner, grundstødninger og andre uheldskategorier. Afgørende for bedømmelse af den totale risikobelastning i Store Bælt er endvidere den mærkbare lettelse for skibsfarten, der indtræder ved, at en bro afløser den intensive færgetrafik, der går på tværs af dette stærkt trafikerede internationale stræde. Det må herved tages med ind i bedømmelsen, at bropillerne er faststående genstande, der kan afmærkes og belyses på hensigtsmæssig måde. Der henvises i denne forbindelse til Teknisk Udvalgs rapport bind I, side 26 f.n.