

[Margrete Auken]

sigt, først og fremmest med jernbanerne. Men vi skal jo ikke i den sammenhæng glemme det, som i den grad optog sindene i sommeren 1988, nemlig gennemstrømningsforholdene, både det lokale vandmiljø og vandmiljøet i Østersøen og i Storebælt.

På den baggrund var det noget forbavsende, at trafikministeren i et svar til Trafikudvalget forleden dag på et spørgsmål, der blev stillet i marts, skriver, at man dels ikke ved, hvor mange skibe der skal sejle igennem, fordi Vesterrenden åbenbart ikke kan klare så meget, som man havde regnet med, dels regner med at klare problemet med en eventuel påsejling af broen ved at lave undersøiske rev. I den forbindelse ville det være interessant at vide, om miljøministeren er indforstået med undersøiske rev, og om man kalkulerer med et eller andet større antal grundstødninger af store skibe, og hvor mange grundstødninger miljøministeren synes der må være.

**Miljøministeren (Lone Dybkjær):**

Jeg skal af mange gode grunde ikke blande mig i den overordnede trafikpolitiske diskussion om Storebælt. Det miljømæssige med hensyn til gennemstrømning har vi naturligvis talt om, fordi det direkte fremgår af loven om den faste forbindelse, at det er noget, vi særskilt skal vurdere.

Når det drejer sig om risikoen for påsejling af en bro, er der jo ikke noget nyt i det. Det er en kendt ting, at hvis der er en bro, vil der også være risiko for, at et skib påsejler den, lige så vel som der er risiko for, at et skib påsejler alt muligt andet. F.eks. skete der jo en fuldstændig måneklar nat en påsejling af Kullen – et uheld, hvis årsag ingen for alvor har fundet ud af. Det er altså den risiko, der er, når man etablerer sådan en fast forbindelse, og det er der jo ikke noget nyt i.

I øvrigt vil jeg gøre opmærksom på, at der endnu ikke er taget stilling til, hvordan østbroen skal udformes, om det skal være en hængebro, der har et forholdsvis stort spænd, eller en skråstagsbro, og der er derfor heller ikke taget stilling til de miljømæssige konsekvenser.

Det er imidlertid rigtigt, at A/S Storebæltsforbindelsen for brotypen med korte spænd overvejer at etablere kunstige rev langs sejlrunden – det, der hedder T-ruten – for at hindre skibene i at påsejle broens sidefag. Samtidig

overvejes en opretning af T-ruten, så dens nuværende knæk kan fjernes.

Anlæggelse af kunstige rev har indflydelse på sikringen af den uændrede vandgennemstrømning. Ifølge bemærkningerne til anlægslovens § 5 forudsætter en sikring af den uændrede vandgennemstrømning et nøje samarbejde med Miljøministeriet. Miljøministeriet har i overensstemmelse hermed netop foreslået A/S Storebæltsforbindelsen, at de miljømæssige konsekvenser og behovet for bortgravninger m.v. drøftes på et særligt ekspertmøde. Ekspertmødets konklusioner kan herefter indgå i valget af broløsning.

Hvad angår spørgsmålets sidste del, må en vurdering af, om risikoen for påsejling eller grundstødning bliver større eller mindre, kædes sammen med spørgsmålet om opretning af T-ruten. Denne vurdering er, så vidt Miljøministeriet er orienteret, endnu ikke foretaget.

Om påsejling og grundstødning vil jeg sige, at der altid vil være en risiko for miljøet, når et skib løber på grund. Det skal selvfølgelig undgås. Den eventuelle risiko for grundstødninger vil naturligvis også indgå i de vurderinger, som ekspertpanelet skal foretage.

**Margrete Auken (SF):**

Jeg takker for svaret, men det var ikke så forfærdelig meget mere oplysende end det, jeg har fået af trafikministeren, nemlig at man ingen ting ved, at det jo kan gå galt, at nu vil man undersøge, hvor galt det må gå, og på et eller andet tidspunkt løber man så risikoen.

Der er noget, der tyder på, at hverken miljøministeren, trafikministeren eller A/S Storebælt i øjeblikket har check på situationen. Og jeg vil egentlig gerne spørge miljøministeren, om hun, selv om hun ikke skal blande sig i den overordnede politik, finder det helt forsvarligt, at arbejdet blot skrider frem, at der ikke er noget check – åbenbart uden at ministeren er så tæt på det, at hun kan gå ind og sige: Jamen det her er uacceptabelt. Hvordan vil ministeren sikre, at hun på et tidspunkt ikke bliver stillet over for et fait accompli, så hun må sige: Jamen o.k., så må vi altså til at lave nye rev, og vi må grave ud, og vi må eventuelt tage et eller andet større antal påsejlinger? Ifølge Skibsteknisk Laboratorium er det ganske mange. Er det sådan, at ministeren ikke på noget tidspunkt føler sig i stand til at sige: Det her går ikke? Det er