

[Kaj Poulsen]

vurderet meget seriøst, da det i øvrigt også er en meget seriøs skibskonstruktør, der har stået for det og har været med til at sende det ind.

Jeg vil gerne sige til ministeren, at vi her står i en situation, hvor der er kommet nye forslag frem, som vil gøre byggeriet ca. 100 mio. kr. billigere. Staten vil i byggeperioden spare 130 mio. kr. i dagpenge, og alligevel fejler ministeren det væk med bemærkningen, at der er kommet et eller andet løst.

Det er seriøse erhvervsfolk, vi har med at gøre, hr. minister. Jeg vil anmode ministeren om at behandle sagen seriøst, således at vi får en mulighed for at få disse skibe bygget på dansk værft og til en rimelig pris, således at de besparelser, der ligger i det, kommer samfundet til gode.

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Hvad angår det seriøse, har jeg selvfølgelig behandlet dette seriøst lige fra starten og hele vejen igennem. Jeg synes ikke, hr. Kaj Poulsen skulle stå og sige 100 mio. kr. billigere, for så må jeg stille spørgsmålet: For hvad? Hvad får man for de 100 mio. kr., der åbenbart er til forskel?

Men mig bekendt foreligger der ikke beregninger, som DSB har haft mulighed for at gennemgå, så man er altså, forstår jeg, lidt langt ude i denne sammenhæng.

Jeg vil også gerne sige, at jeg beklager da, at der er arbejdsløse, også i Ålborg. Men det er nu min og regeringens generelle holdning, at arbejdsløshedsproblemer ikke bør løses ved at forsøge at beskæftige arbejdsløse gennem oprettelse af virksomheder, der ikke er konkurrencedygtige. Problemet skal løses gennem regeringens økonomiske politik, og det er så mit endelige svar.

Hermed sluttede spørgsmålet.

**Spm. nr. S 364**

3) Til trafikministeren af:

**Margrete Auken (SF):**

»Vil ministeren oplyse, hvad vestbroen på Storebælt kan tåle af skibsstød uden at tage skade, hvor stor en andel af de skibe, der sejler gennem Storebælt, der holder sig under risiko-vægten, og om skibe tungere end det angivne kan sejle gennem Vesterrenden, og vil ministeren i bekræftende fald oplyse, hvor mange det så drejer sig om?«

Skriftlig begrundelse

Da der viser sig at være usikkerhed om, hvorvidt skibe tungere end vestbroens modstandsdygtighed er i stand til at passere gennem broen, hvilket giver en betydelig risiko for at beskadige eller i værste fald nedsejle den bro, der bliver en trafikal livsnerve i Danmark, bedes ministeren oplyse, om det kan være tilfældet.

**Margrete Auken (SF):**

Jeg tror, mange af os fik et chok, da det omkring jul viste sig, at A/S Storebæltsforbindelsen ikke alene ikke havde check på påsejlingsrisici og eventuelle ulykker, der kunne komme af det, men at man måske heller ikke havde check på beskadigelser af broen. De fleste spørgsmål har koncentreret sig – i og for sig af gode grunde – om højbroen, men det viser sig jo, at vi aldrig har fået at vide, hvor meget lavbroen over Vesterrenden kan tåle.

Jeg er meget spændt på at høre, om den i hvert fald er bygget, så den ikke kan sejles ned af de skibe, der kan passere under vestbroens højde, og dermed komme til at lamme hele den danske trafik fuldstændigt, hvis man ødelægger den. Altså ud over de sørgelige konsekvenser er det jo katastrofalt for trafikken.

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

I et notat af 28. november 1989, der er sendt til Folketingets Trafikudvalg den 4. december 1989, har A/S Storebæltsforbindelsen bl.a. sagt, at antallet af skibe, der ikke vil kunne benytte Storebælts Vesterrende, når broen er bygget, bestemmes dels af brohøjden, dels af de restriktioner, der pålægges skibsfarten for at undgå, at broen påsejles af skibe, der alvorligt kan skade broen. Selskabet oplyste videre, at den endelige afklaring af disse spørgsmål forventes at være sket i begyndelsen af 1990.

Jeg kan oplyse, at selskabets endelige stillingtagen til disse spørgsmål ikke foreligger i dag, og jeg må naturligvis afvente denne, før en realitetsbesvarelse af fru Margrete Aukens spørgsmål er mulig.

**Margrete Auken (SF):**

Det synes jeg var et overraskende svar. Er det