

[Gade]

skønt byggeriet ventes igangsat inden for få måneder. Imidlertid fremgår det af såvel ministerens svar den 24. januar som af oplysninger fra A/S Storebælt, at man planlægger et beredskab, der kan hindre skibe tungere, end hvad broen kan tåle, i at sejle under broen.

I betragtning af at Storebælt er internationalt farvand og af, at masser af skibe tungere end det angivne med lethed kan gennemsejle Vesterrenden, virker det usandsynligt, at man skulle være i stand til at etablere et system, der effektivt kan holde forkerte skibe væk fra den spinkle bro.

**Gade (SF):**

Efter oplysninger fra 1984 sejler mellem 19.000 og 20.000 skibe gennem Storebælt om året. Det er derfor vigtigt at se på de risici, der er i forbindelse med projekterne på Storebælt.

I medierne er det nævnt, at hvis skibe, der er tungere end mellem 1.500 og 2.000 t, støder på vestbroen, vil der kunne opstå en meget alvorlig situation og stor risiko for trafikikkerheden.

Det er derfor, jeg gerne vil høre ministerens overvejelser om, hvad der kan gøres for at forhindre, at skibe gennemsejler Storebælts Vesterrende, hvis der er risiko for, at der ved kollision med broens piller kan opstå fare for trafikikkerheden.

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Hr. Gade spørger, hvad der kan gøres for at sikre broen over Storebælts Vesterrende mod farlige skibsstød.

I begrundelsen for spørgsmålet fremhæver hr. Gade, at Storebælt er et internationalt stræde. Det er rigtigt, men det er Vesterrenden som sådan ikke, den er et såkaldt sekundært sejløb. Det udvalg, hvis arbejde dannede grundlag for 1973-loven om Storebæltsforbindelsen, regnede ganske enkelt med, at Vesterrenden skulle lukkes for egentlig gennemsejling. Gennemsejlingshøjden var dengang ansat til 6 m, hvilket var i overensstemmelse med en udtalelse fra Udenrigsministeriet og dets rådgivere i folkeret, hvorefter Danmarks folkeretlige forpligtelser ikke ville blive tilsidesat, fordi sejlads gennem dette sejløb ville blive afskåret af en lavbro. Vore muligheder for at sikre broen ved restriktioner for sejladsen er således helt andre, end de ville være, hvis vi havde pligt til at sørge

for, at alle skibe, der i dag kan passere Vesterrenden, fortsat skulle kunne gøre det.

Da det nu ikke er hensigten at lukke Vesterrenden, er der naturligvis et sikkerhedsspørgsmål. Selv om der, som jeg tidligere har oplyst, fastsættes et maksimum for tonnagen på de skibe, som det tillades at passere Vesterrenden, kan skibe ved en fejl komme ind i dette løb.

For at imødegå den slags situationer er det hensigten at etablere en række sikkerhedsfremmende foranstaltninger, herunder et overvågnings- og vejledningssystem, der på et tidligt tidspunkt vil kunne medvirke til at sikre, at eventuelt vildfarende skibe bringes på ret kurs.

**Formanden:**

Tiden nærmer sig.

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Systemet vil derfor være tilsluttet et system, der etableres til overvågning af trafikken på selve Storebælt.

Må jeg føje til, at der på forskellig vis vil blive pålagt skibsfarten mere konkrete restriktioner.

**Gade (SF):**

Jeg er glad for, at ministeren nu vedgår, at der er en klar sikkerhedsrisiko ved broen over Vesterrenden. Det er vigtigt, at vi i dag har fået præciseret, at med det projekt, der ligger på bordet, er der en klar sikkerhedsrisiko.

Jeg forstår også på trafikministerens svar, at det nu er klart præciseret, at regeringen ikke har gennemtænkt problemstillingen, men at man altså har til hensigt at etablere en overvågnings- og vejledningmekanisme.

Hvor sikker vurderer ministeren den overvågningsmekanisme, som vi altså ikke ved noget om? Er det noget, vi kan få uddybet meget hurtigt ved grundige notater – det er jo en sag, der haster – f.eks. i løbet af en uge i de relevante udvalg?

**Leif Hermann (SF):**

Er det således, at de sikkerhedsfremmende foranstaltninger, som ministeren taler om, også udstrækker sig til at afbryde trafikken på broen over Vesterrenden, såfremt der opstår risiko for færdslen?