

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Jeg kan til hr. Leif Hermann sige, at havde jeg haft lidt mere end to minutter, havde jeg besvaret spørgsmålet i mit første indlæg. Det drejer sig netop om, at man også kan afbryde selve vejforbindelsen og togforbindelsen over broen.

Dernæst vil jeg sige, at regeringen under arbejdet har været ganske klar over problemerne, også med hensyn til overvågningsmekanismen. Jeg kan også fortælle, at de ting, som hr. Gade fremhæver, netop vil blive drøftet på de kommende bestyrelsesmøder i A/S Storebæltsforbindelsen, som finder sted den 5. og 6. februar 1990.

Når dette bestyrelsesmøde har fundet sted, forventer jeg at få en indstilling, og når jeg får denne indstilling, vil jeg selvfølgelig underrette Folketingets Trafikudvalg, sådan som jeg har for vane, når ting er afgjort hos A/S Storebæltsforbindelsen.

Leif Hermann (SF):

Ligger der nogen sandsynlighedsberegninger til grund for de sikkerhedsforanstaltninger, som ministeren omtalte? Er det sådan, at man har foretaget nogle vurderinger af risikoen for påsejling med den konsekvens, at broen ikke bliver farbar?

Gade (SF):

Det er da godt, at man drøfter det i A/S Storebæltsforbindelsen, men dette er ikke Østeuropa. Det er ikke statsejede firmaer, der skal bestemmes, hvad de folkevalgte og regeringen skal mene, og derfor er det ministeren, jeg spørger. Regeringen må kunne komme med en melding før A/S Storebæltsforbindelsen. De er jo optaget af det projekt, de har valgt, det er en helt anden diskussion.

Det er for mig en overraskende oplysning, at man ved, at risikoen er så stor, at man vil indbygge et system, der kan afbryde togforbindelser og vejforbindelsen, hvis et skib viser sig at have forkert kurs, sådan forstod jeg det. Regeringen har erkendt, at konstruktionen er risikabel. På den baggrund vil jeg spørge ministeren, om det ikke får ministeren til at overveje, om selve den konstruktion, der er valgt, er sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Jeg mener faktisk, jeg har besvaret dette

spørgsmål ved at henvise til loven af 1973, hvor der var tale om en bro med 6 m's højde. Det er klart, at der var en påsejlingsrisiko, ganske som der er en påsejlingsrisiko i dag. Men jeg kan svare hr. Leif Hermann, at alle de mange beregninger nu bliver vurderet af dem, som Folketinget har sat til at bygge denne bro, og deres indstilling får jeg. Det er den rigtige fremgangsmåde, og jeg vil, som jeg sagde før, selvfølgelig give tilsagn om at underrette Trafikudvalget, når jeg er i besiddelse af indstillingen.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 425**6) Til miljøministeren af:****Gade (SF):**

»Hvordan vil ministeren afværge store forureningskatastrofer i Storebælt, når der bygges en bro, hvis piller er stærke nok til at tåle stød fra skibe helt op til 150.000-200.000 t?«

Skriftlig begrundelse

Det har hidtil været nogenlunde overkommeligt med uheldene i Storebælt, da de risici, der findes, sjældent er så store, at skibene kan skades rigtig alvorligt. Med byggeriet af højbroen over Østerrenden vil dette ændre sig så dramatisk, at man må frygte ulykker fra store olietankere, skibe med kemikalietransporter, atomdrevne krigsskibe og andre, der vil have vanskeligt ved at undgå skade ved kollision med bropillerne. I betragtning af at gennemsnitsalderen for verdens tankskibsflåde er 17 år – og den er stigende – kan man med stor sikkerhed forudse ulykker.

Ud over de katastrofale følger for skibene og deres besætninger er det også særdeles alvorligt for miljøet.

Gade (SF):

Af det tal, jeg nævnte før, omkring 20.000 gennemsejlede skibe om året, er omkring 3.000 tankskibe, heraf omkring 600 over 20.000 BRT.

Risikoen ved en påsejling af Østerrendebroens bropiller og hvad der vil ske på skibene vil jeg gerne have miljøministerens kommentar til. Hvad sker, hvis f.eks. et tankskib støder på sådan en bropille? Hvad forestiller ministeren