

**Margrete Auken (SF):**

»Overvejer ministeren at revurdere udformningen af vestbroen på Storebælt, efter at det er kommet frem, at omkring 40 pct. af handelsskibene, der hidtil har kunnet sejle gennem Vesterrenden, må afvises (daglig 4-5 skibe), da de truer sikkerheden på broen, eller vil man uanset denne store risiko lade hele sikkerheden på Danmarks hovedtrafikforbindelse bero på et overvågningssystem?«

**Skriftlig begrundelse**

Af tidligere oplysninger til Trafikudvalget fremgik det, at kun 10 pct. af skibene måtte afvises, samtidig med at det ikke blev klart, at det først og fremmest var broen, der var truet. Indtrykket var, at denne kunne modstå betydeligt mere end de 1.500 til 2.000 tons dødvægt, der nu er overgrænsen for skibsstød, jf. f.eks. besvarelsen fra 21. august 1989 af spm. F 20, UOA alm. del, F bil. 72. Der henvises i øvrigt til rapporten fra A/S Storebæltsforbindelsen af 1. marts 1990, Trafikudvalget alm. del, F bil. 29, og artiklen side 3 i dagbladet Information torsdag den 15. marts 1990.

**Margrete Auken (SF):**

Trafikministeren må undskylde, at jeg fortsætter føljetonen. Jeg havde også regnet med, at vi kunne have sat den i bero, efter at ministeren lovede os et møde med A/S Storebæltsforbindelsen om alle sikkerhedsforskrifterne, og hvor vi kunne få de relevante eksperter med.

Nu er mødet først blevet fastlagt til den 25. april, det kunne ikke blive før, og det gør altså, at vi er nødt til at komme med en række ret graverende spørgsmål inden, for sagen skrider jo frem bygningsmæssigt. Samtidig er der en række uregelmæssigheder – for nu at bruge det ord og ikke komme i karambolage med formanden – i det notat, som ministeren har sendt over. Men det vil jeg vende tilbage til om lidt, når jeg har hørt ministerens svar på spørgsmålet.

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Det hovedspørgsmål, som fru Margrete Auken har stillet, lyder: »Overvejer ministeren at revurdere udformningen af vestbroen på Storebælt . . .«, og svaret er: »Nej«.

**Margrete Auken (SF):**

Det er jo betænkeligt, at vi i 100 år – det er den tid, man regner med at Storebæltsbroen skal klare sig – skal være afhængige af et system, som A/S Storebæltsforbindelsen beskriver på den måde, at man vil være afhængig af radarsystemer, af hurtiggående både til at stoppe vildfarende skibe og af signalanlæg til eventuelt at afbryde trafikken på broerne.

I betragtning af, at det er situationer, der sandsynligvis vil opstå daglig, vil jeg nok sige, at ministerens meget frejdige afvisning af, at vi skulle revurdere projektet, er en lille smule makaber og selvfølgelig gør, at vi nok bliver nødt til at tage sagen alvorligt op i Folketinget for at kunne gøre i hvert fald det moralske ansvar, hvis der sker en ulykke, helt lysende klart.

Men jeg vil gerne spørge ministeren, om grunden er, at ministeren mener – og det vil jeg gerne bede de tilstedeværende Socialdemokrater høre efter – at alle i forligspartierne var informeret om det meget, meget lave sikkerhedsniveau, der er på vestbroen, og om det var bekendt, inden A/S Storebæltsforbindelsen skrev redegørelsen, som vi har fået oversendt til Folketinget, at der allerede i betingelserne stod, at den kun skulle kunne modstå stød fra skibe op til 2.000 t:

Jeg er meget overrasket over oplysningen, for ministeren kunne ikke svare på det spørgsmål, jeg stillede både i december og i januar om, hvor meget broen kunne tåle. Men nu siger ministeren, at det har været med helt tilbage i betingelserne.

Jeg vil gerne spørge, om man har været bekendt med, at det er så spinkel en bro, man bygger, om man har været bekendt med, at det ikke var 10 pct., men 40 pct. af de handelsskibe, der plejer at sejle gennem Vesterrenden, der ikke kunne komme igennem. Og hvad betyder det, at der ikke er tekniske muligheder for at forbedre sikkerheden på vestbroen?

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Jeg vil selvfølgelig altid bestræbe mig for at yde fru Margrete Auken al den service, hun kan forlange, og jeg synes faktisk, at vi er gået langt i så henseende, men selvfølgelig ikke for langt.

Det notat fra A/S Storebæltsforbindelsen, som fru Margrete Auken nævner, er godkendt på det sidste møde mellem partierne bag Storebæltsforliget, og det er efter reglerne oversendt til Trafikudvalget.