

[Margrete Auken]

og kan ministeren bekræfte, at den nye bro blev bygget med forstærkning af sandøer omkring bropillerne?»

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Jeg har fået oplyst, at den bro, der blev sejlet ned, var projekteret i begyndelsen af 1950'erne. Først senere er man ved projektering af broer begyndt at tage hensyn til, at brokonstruktionerne skal kunne modstå skibsstød. Broens sikkerhedsniveau siges at være beregnet til, at broen ville kunne sejles ned én gang hvert 30. år. Den nye bro, der blev opført, blev sikret ved, at hovedfaget blev beskyttet med stenøer, mens 5 sidefagspiller på hver side af gennemsejlingsfaget blev sikret ved anbringelse af sandfyldte beskyttelsespiller.

Det er næppe meget oplysende at sammenligne forhold, der er så forskellige som broen i Florida og broen over Vesterrenden. Den bro i Florida, vi taler om, havde en fri gennemsejlingshøjde på ca. 50 m. Den frie højde tillod altså meget store skibe at passere, og det skib, der sejlede broen ned, var på 35.000 t dødvægt. Der var ved den nedsejlede bro intet advarselssystem for biltrafikken på broen og, efter hvad jeg har kunnet få oplyst, heller ikke noget overvågningsystem for skibstrafikken.

Margrete Auken (SF):

Der er selvfølgelig også grænser for, hvor tumpede de har været i USA, og jeg tror nok, man har forudset, at broer kunne sejles ned, i begyndelsen af 1950'erne. Jeg har siden hen fået oplyst, at den selvfølgelig oprindeligt var sikret, men at man slækkede på det, da der jo igennem mange år ikke skete noget, og da sikringen blev eroderet væk, gjorde man ikke noget ved det, på trods af at cheflødsen i området, som jeg senere har haft kontakt med, Julian Fernandez, flere gange advarede om, at det her kunne ske. Så skete det altså, og det kostede, som ministeren rigtigt siger, mange menneskeliv – 35, så vidt jeg kunne få det oplyst – og det er også rigtigt, at der var tåge den dag, så man ikke kunne se. Der ville næppe være kørt så mange mennesker ned, hvis det ikke havde været tåget, men som Julian Fernandez sagde til mig: Det er det jo strengt taget også tit i Danmark.

Så spurgte jeg naturligvis, hvorfor man ikke havde bygget det op med et overvågningsystem – et VTS-system – og han sagde om VTS-

systemer, at det er nogle meget fine systemer, og at de også er dyre. I og for sig kan man ikke indvende noget imod VTS-systemer bortset fra den ene ting, at kaptajnerne ikke vil bruge dem, og derfor har man stort set lukket alle de VTS-systemer i USA, som man har etableret, og insisterer i stedet på, at broerne skal være sikrede mod stød, og at de i vanddybden skal være sikrede mod, at skibe kan gå ind i nærheden af bro pillen.

Jeg tror ikke, jeg skal krydsforhøre ministeren yderligere om broen ved Tampa, ud over at jeg vil sige, at jeg nu nok synes, broer til gennemsejling kan sammenlignes med hinanden; men jeg vil bede ministeren i hvert fald være opmærksom på, at man har reddet den i anden omgang ved at sikre bro pillerne, og så vil jeg ved senere lejlighed bede ministeren om en redegørelse for, hvordan VTS-systemerne har været brugt i USA.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 727**3) Til trafikministeren af:****Margrete Auken (SF):**

»Kan ministeren bekræfte, at der ikke er tekniske grunde til, at pillerne på Storebæltsforbindelsens vestbro ikke sikres mod skibsstød fra skibe tungere end 2.000 t dødvægt, og at det er en politisk beslutning, og kan ministeren i givet fald oplyse, om ordførerne for partierne bag Storebæltsforliget samt Det Radikale Venstre var tydeligt informerede om det lave sikkerhedsniveau for vestbroen?»

Skriftlig begrundelse

Af notatet af 1. marts fra A/S Storebæltsforbindelsen (Trafikudvalget, alm.del. F, bilag 29, notatets 2. del.) fremgår det, at det var fastlagt i kontraktens beregningsforskrifter, at broen ikke skulle konstrueres til at kunne tåle mere (side 7), og det oplyses, at det af tekniske grunde ikke er muligt at sikre broen (side 5). Dette stemmer dårligt med, at ministeren så sent som i begyndelsen af februar ikke kunne bekræfte oplysningerne om broens sikkerhed (se Folketingstidende 1989-90, sp. 5564), og at ministeren den 21. marts oplyste, at det er partierne bag Storebæltsbroen, der har vedtaget, at vestbroens piller ikke behøver at blive sikret yderligere (Folketingstidende 1989-90, sp. 7611).