

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil gerne begynde med at gøre opmærksom på, at det er temmelig uklart, hvordan denne konstruktion er blevet besluttet. Ministeren vidste ikke i februar, at den kun skulle kunne tåle stød fra skibe på op til 2.000 t; nu får vi senere hen at vide, at det allerede lå i kontraktbetingelserne, og jeg har fået det indtryk, at det er en politisk beslutning, at den ikke skal konstrueres til noget, der er stærkere; således sagde ministeren til mig i svaret for 14 dage siden, at der ikke var tekniske grunde til, at man ikke ville sikre bropillerne mod stød, men at det var en politisk beslutning.

Jeg vil gerne høre, om ministeren vil sige én gang til, at samtlige forligspartier bag Storebæltsbroen var orienterede om, hvor svag konstruktionen var, om man sagde god for, at det skulle bero alene på et overvågningssystem, og om det var klart hele vejen igennem, om Centrum-Demokraterne, Kristeligt Folkeparti og Socialdemokraterne har sagt ja til en så spinkel konstruktion på et tidspunkt, hvor der endnu var mulighed for at gøre det på en anden måde.

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Det er nødvendigt først at minde om, hvad jeg sagde her i Folketinget den 31. januar i år i et svar til hr. Gade.

Siden 1972 har man ikke forudsat en skibsstødssikring af broen over Vesterrenden. Da man vedtog 1973-loven om Storebæltsforbindelsen, regnede man ganske enkelt med en spærring af Vesterrenden for egentlig skibstrafik.

Fru Margrete Auken vil også vide, at 1985-rapporten om Storebæltsforbindelsen behandlede problemet skibsstødssikring i relation til højbroen over Østerrenden, men ikke i relation til lavbroen over Vesterrenden. Med udtrykket lavbro i anlægsloven har vi netop tilkendegivet, at der ville komme en spærring i et eller andet omfang.

Det er derfor egnet til at bringe diskussionen på vildspor, når fru Margrete Auken vil fremstille tingene, som om der er tale om et nyt og overraskende forhold. Det er der ikke. At der i udbudsmaterialet om vestbroen er stillet krav om en bestemt modstandskraft, siger ikke umiddelbart, hvilken dødvægtstonnage der svarer hertil. Derfor har jeg ikke villet udtale mig herom, før A/S Storebæltsforbindelsens

undersøgelser var tilstrækkelig langt fremme. Jeg tror, fru Margrete Auken ville have påtalt det, hvis jeg havde udtalt mig på et utilstrækkeligt grundlag.

Svaret på spørgsmålet er altså følgende:

I de snart tyve år, som er gået, siden en lavbro over Vesterrenden blev skitseret, har ingen forestillet sig, at man skulle give vestbroen en sådan styrke, at den skulle kunne modstå stød fra de skibe, der ved en fejl kan komme ind i Vesterrenden og derfor i nærheden af broen.

**Margrete Auken (SF):**

Det ville være interessant at høre de andre forligspartiets udlægning af, hvilke oplysninger de har fået tidligere, altså om det er nogle reelle spærringer, man har forestillet sig at man ville sætte op, og hvordan man har sikret, at det eventuelt kunne ske. I hvert fald har ministeren ikke været klar over, at bropillerne var så spinkle, men det er helt givet, at A/S Storebæltsforbindelsen har været klar over det. Og jeg tror også, ministeren har ret i, at beskrivelsen ligger tilbage i kontraktbetingelserne, sådan som det var oplyst i notatet af 1. marts, 2. del, side 7. Der har man vidst det, men det er da tydeligt, at man ikke har beskrevet nogen steder her, hvor lidt det var.

Og det er ikke rigtigt, når ministeren siger, at han ikke ved, hvor meget det reelt betyder for skibe. Altså: Hvis man siger, at en bropille er konstrueret til at kunne tåle 40 meganewton, så ved man godt, hvor meget det er, når et skib sejler ind i den. Det er nemlig nogenlunde disse 2.000 t dødvægt i et frontalt sammenstød. Men så ved man faktisk også – jeg er ikke sikker på, at ministeren ved det, men jeg er overbevist om, at A/S Storebælt ved det – at det betyder, at hvis et skib sejler sideværts ind i den – og det er den hyppigste form for stød – er det 70 meganewton, den skal kunne tåle. Det vil sige, at vi er nede på 1.000 t dødvægt.

Det kan godt være, at ministeren nu rejser sig op og siger, at alle har været klar over, at det er 1.000 t dødvægt, der er den reelle grænse, og hvis jeg f.eks. nu konfronterer ministeren med noget, jeg stadig væk kun har som et rygte, at også den offentlige skibstilsynsmyndighed har anbefalet 1.000 t dødvægt og ikke 2.000 t, vil ministeren så rejse sig op nu og sige: Ja, og er nogen i tvivl om det? Har nogen bestridt, at det kun var 1.000 t, der kunne sejle igennem her?