

92. møde

Mandag den 28. maj 1990 kl. 13.00

Dagsorden:

1) Forespørgsel nr. F 31:

Forespørgsel til trafikministeren [om sikkerheden for trafikken mellem landsdelene og for besejlingsforholdene i Storebælt, når 1. og 2. etape af den faste forbindelse er afsluttet].

Af Margrete Auken (SF) m.fl.

2) Forespørgsel nr. F 32:

Forespørgsel til skatteministeren [om konsekvenserne for det offentlige skatte- og afgiftsproveneru af de gennemførte og planlagte besparelser inden for told- og skatteområdet].

Af Stavad (S) og Jens Thoft (SF) m.fl.

3) Valg til Rigsretten af 15 medlemmer og 2 stedfortrædere for hvert af disse for tiden 18. maj 1990–17. maj 1996.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Forespørgsel nr. F 31:

Forespørgsel til trafikministeren:

»Hvad kan ministeren oplyse om sikkerheden for trafikken mellem landsdelene og for besejlingsforholdene i Storebælt, når henholdsvis 1. etape og 2. etape af den faste forbindelse er afsluttet?«

Af Margrete Auken (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 10/5 90. Fremme af forespørgslen vedtaget 16/5 90).

Begrundelse

Margrete Auken (SF):

Gennem nogle måneder har jeg stillet spørgsmål til trafikministeren om sikkerheden på såvel vestbroen som østbroen over Store-

bælt. I løbet af den tid er der kommet ganske alarmerende oplysninger frem, først og fremmest om vestbroen. Disse oplysninger vil ikke alene medføre højdebegrænsninger for gennemsejlene skibsfart, men også tonnagebegrænsninger. Broen bliver nemlig så spinkel, at den højst vil kunne modstå påsejling af skibe med op til 2.000 t dødvægt.

Siden har ministeren ganske vist forsøgt at få det til at fremtræde som noget, alle vidste. Men så sent som i februar 1990 var der faktisk ingen i Folketinget, der vidste det, end ikke ministeren. Problemet skal løses med overvågning, men vil man virkelig lade hele sikkerheden bero på et overvågningssystem, ingen kender værdien af?

Heller ikke østbroens sikkerhed er for imponerende, slet ikke for skibstrafikken. Kan broen holde, og er især sidefagene så stærke, som de bør være?

A/S Storebæltsforbindelsens egne tal bekræfter, at man regner med en ret høj risikofaktor, nemlig 4 pct. på 100 år for hver brodel. Det er ikke så lidt, og selv denne begrænsede sikkerhed er afhængig af, at VTS-systemet fungerer upåklageligt. I øvrigt sidder man med en almindelig undren over, hvor tallene overhovedet stammer fra; det har nemlig ingen villet forklare hidtil. Hvem har lavet dem, hvad bygger de på, og hvad er det for noget med at lægge dem sammen eller gange dem? Vil det overhovedet være acceptabelt, at den ene bro er afbrudt i månedsvis? Hvis det er acceptabelt, hvorfor bygger vi så to forbindelser? Er det måske for at have en sikkerhedsmargen? Ryger den ene, har vi stadig væk den anden!

Det er et spørgsmål, om vi kan have tillid til A/S Storebæltsforbindelsen. Selskabet har sagt, at hovedrisikoen i Storebælt er den krydsende trafik. Det er der ingen som helst dokumentation for, tværtimod, skønt det umiddelbart lyder rigtigt. Det fremgår af de svar, jeg har fået, at den tværgående trafik kun er skyld i ganske få ulykker. Man beder om nye undersøgelser, men ved vi ikke allerede nok til at indse, at sikkerheden må revurderes? Hvorfor ikke bruge de kendte tal? A/S Storebæltsforbindelsen ser mærkværdigvis bort fra dem.

Vi fik et eksempel på selskabets glemsomhed, da østbroen blev planlagt. Ser man på den såkaldte empiriske model eller domæneteorien, kunne man straks have sagt sig selv, at skråstagsbroen ikke gik an. Hvorfor slår man alle de