

[Margrete Auken]

skæverter, som koster masser af penge og belaster troværdigheden?

Men først og sidst: Hvor alvorligt tager regeringen sikkerheden? Vil man virkelig lade den bero helt og holdent på et overvågningssystem i 100 år og endda acceptere en høj risiko?

Den anden side af sagen er sikkerheden for sejladsen. Det bliver sikkert farligere at sejle i Bæltet, end det er i dag, også selv om man retter sejlruten ud. Trafikken på langs vil øges, bl.a. regner man med en stigning i antallet af store, tunge tankere i de kommende år.

Når jeg har spurgt miljøministeren, siger hun bare, at skibe sejler nu engang ind i broer, og at det er der ikke noget at gøre ved, når man vil have den bro. Er det alt, hvad regeringen har at svare, når der tale om sikkerheden for sejladsen?

Besvarelse

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Siden nytår har medlemmer af Socialistisk Folkeparti, især fru Margrete Auken, stillet omkring en snes spørgsmål her i Folketinget vedrørende sikkerhedsspørgsmål og skibsfartens forhold i Storebælt, når den faste forbindelse er færdigbygget.

Folketingets Trafikudvalg har modtaget en sammenfattende redegørelse om Storebæltsforbindelsens sikkerhedsniveau og vestbroens besejlingsforhold, udarbejdet af A/S Storebæltsforbindelsen, og efter ønske har udvalget desuden fået tilsendt seks sagkyndige rapporter om disse spørgsmål. I betragtning af hele sagens udpræget faglige problemstillinger foreslog jeg Trafikudvalget en mundtlig gennemgang af materialet, hvor der blev lejlighed til at stille direkte spørgsmål til en række sagkyndige. En sådan gennemgang og drøftelse har fundet sted.

Det er min opfattelse, at Folketinget herigenem har fået en meget grundig belysning af sammenhængene i sikkerhedsspørgsmålene, og hvorledes disse forhold håndteres af det selskab, som Folketinget har betroet at forestå dette store anlægsarbejde. Det er ligeledes min opfattelse, at denne orientering har været væsentlig mere omfattende og mere teknisk betonet end normalt, når Folketinget har vedtaget en lov og fastlagt rammerne for løsningen af en opgave.

Jeg kan derfor ikke undlade at sige, at det, at man har stillet den foreliggende forespørgsel på nuværende tidspunkt, har undret mig. Jeg tillader mig helt generelt at henvise til det materiale, jeg lige har nævnt, navnlig A/S Storebæltsforbindelsens notat af 1. marts 1990.

Mine efterfølgende bemærkninger må i nogen grad få karakter af en oversigt.

Forespørgslen angår sikkerheden, dels for trafikken mellem landsdelene, det vil sige for selve den faste forbindelse, og dels for besejlingsforholdene. Dette er ganske naturligt. Skibsfartens sikkerhed er afgørende for de faste konstruktioners sikkerhed, idet en gnidningsfri afvikling af skibstrafikken giver et minimum af situationer, der kan føre til kollisioner.

Den faste forbindelse vil som bekendt få tre hovedbestanddele, nemlig den borede jernbanetunnel under Østerrenden, motorvejshøjbroen over Østerrenden og den kombinerede jernbane- og vejlavbro over Vesterrenden. Den borede jernbanetunnel under Storebælts Østerrende frembyder ingen problemer for skibsfarten. Naturligvis er der risici ved trafik i en tunnel, men det er næppe disse forhold, som forespørgslen sigter på.

Højbroen over Østerrenden vil i kraft af sin konstruktion frembyde en meget høj grad af sikkerhed mod afbrydelse ved påsejling. Den vil få en fri gennemsejlingshøjde på 65 m, hovedspændet vil blive ca. 1.600 m bredt, og pillerne, der bærer hovedfaget og ankerblokkene, dimensioneres til at kunne modstå stød fra de største skibe, der passerer Storebælt. Man vil tilstræbe en sådan udformning af disse piller, at skibe ikke beskadiges for kraftigt ved påsejling. Sikkerheden for landtrafikken over Østerrenden ligger således først og fremmest i anlæggets konstruktive udformning. Kollisionsrisikoen er nedbragt til et minimum, men sker der alligevel noget, har konstruktionerne en meget stor styrke.

Det sidste led er lavbroen over Storebælts Vesterrende. Som jeg har fremhævet flere gange her i Folketinget i år, har det siden forelæggelsen af den første lov om en fast forbindelse over Storebælt i 1973 ligget fast, at der skulle bygges en lavbro over Vesterrenden, og at dette ville indebære, at skibstrafikken måtte pålægges restriktioner. Her er situationen altså den modsatte af situationen i Østerrenden, hvor vilkårene for skibsfartens frie gennemfart ikke må ændres.