

[Trafikministeren]

I 1973 regnede man med en decideret lavbro, der stort set ville spærre for al egentlig skibstrafik. Som bekendt får vestbroen nu en fri gennemsejlingshøjde på 18 m, men jeg vil understrege, at anlægsloven bestemmer, at der skal være tale om en lavbro. Dette begreb er naturligvis netop anvendt for at tilkendegive, at skibsfartens hidtil uhindrede passage ikke kan opretholdes. Landtrafikkens sikkerhed på vestbroen baseres derfor på de restriktioner, der pålægges skibsfarten.

Den endelige øvre grænse for størrelsen af de skibe, der får tilladelse til at anvende Vesterrenden, fastlægges af Søfartsstyrelsen, når igangværende sejladssimuleringer er afsluttet. Da vestbroens piller kan tåle stød fra et skib på op til 2.000 t dødvægt, vil kun skibe op til denne størrelse få tilladelse til passage. Disse skibe frembyder altså ingen fare for, at trafikken på broen skal blive afbrudt.

Men restriktioner kan naturligvis blive overtrådt, i dette tilfælde navnlig ved, at der begås menneskelige fejl. Skibe, der efter reglerne skal gå gennem Østerrenden, kan fejlagtigt sætte kurs mod Vesterrenden. Med henblik på denne situation vil der blive etableret et overvågnings- og vejledningssystem, som skal overvåge skibstrafikken og retlede skibe på forkert kurs. Dette system er i dette øjeblik ikke udformet i detaljer, men der arbejdes på det, og udformningen vil til sin tid blive fremlagt til politisk godkendelse.

Det er på denne baggrund klart, at ingen kan forestille sig, at man ville konstruere vestbroen sådan, at den kunne modstå stød fra skibe, som ikke havde tilladelse til sejlads i Vesterrenden. Det er en selvfølge. Men formuleringen af forskellige spørgsmål, der er stillet til mig, giver mig anledning til at slå dette fast.

Som jeg sagde i begyndelsen af mit indlæg, er sikkerheden for såvel den faste forbindelse som skibsfarten to sider af samme sag. At kollisioner i så vidt omfang som muligt forhindres, vil være til gavn for begge parter.

Men lad mig afslutningsvis anskue tingene fra skibsfartens synspunkt. For Østerrendens vedkommende er udgangspunktet, at Danmark er folkeretligt forpligtet til at bygge højbroen således, at skibsfarten fortsat kan passere Storebælt frit i samme omfang som hidtil. Anlægget opfylder fuldt ud dette krav, og jeg skal blot henvise til, hvad jeg allerede har sagt om anlæggets udformning.

Men dertil kommer, at anlæggelsen af den faste forbindelse vil få en meget gunstig virkning for skibstrafikken som helhed. Et af de væsentligste risikoskabende elementer i Storebæltets trafikmønster er den meget intensive tværgående færgetrafik. Der er i øjeblikket ca. 48.000 passager årligt, og de vil i hvert fald for størstedelens vedkommende bortfalde. Herved opnås en væsentlig forbedring af sikkerheden for skibstrafikken. Det skibsovervågningssystem, som etableres af hensyn til vestbroens sikkerhed, vil også gavne den sikre afvikling af skibstrafikken i Østerrenden, altså et yderligere moment til forbedring af forholdene. Endelig vil der ske en vis udretning af sejlruten, som også vil indebære en forbedring af de aktuelle forhold.

Sammenfattende må jeg konkludere, at den totale sikkerhed for skibsfarten i Østerrenden, hvor trafikken er størst, må skønnes at blive forøget ved anlæggelse af en fast forbindelse, særlig på grund af færgetraffikkens bortfald.

Som jeg nævnte, vil skibstrafikken i Vesterrenden få pålagt restriktioner. Det drejer sig vel om, at bortset fra lystbåde og fiskerfartøjer må gennemsnitligt fem skibe pr. dag benytte Østerrenden i stedet for Vesterrenden. Men dette berører ikke i sig selv spørgsmålet om sikkerheden. Det kommer først ind i billedet, hvis skibene ikke retter sig efter de udstedte regler. Det overvågningsystem, som bliver etableret, skabes altså i første række af hensyn til enkelte skibes eventuelle fejldispositioner, og det må vel siges at være en markant servicefunktion. Den sikkerhed, som systemet giver broen, nyder skibsfarten også godt af.

Sammenfattende må jeg sige, at som anlægget bliver udformet, og med det servicesystem for skibsfarten, som bliver etableret, skabes der meget stor sikkerhed for, at trafikken på den faste forbindelse ikke vil blive afbrudt som følge af påsejlinger. Totalt bedømt må skibsfartens sikkerhed i Storebælt skønnes at blive mindst lige så stor som under de aktuelle forhold, måske større.

*Forhandling***Margrete Auken (SF):**

Jeg vil godt takke ministeren for besvarelsen.

Jeg undrer mig naturligvis over, at ministeren ikke kan forstå, hvorfor jeg stiller en fore-