

[Margrete Auken]

spørgsel. En ting er at få en masse oplysninger frem, noget andet er at få Folketinget til at påtage sig et ansvar, og hvis noget går galt her, skal ingen bagefter kunne sige, at de ikke vidste det og det. De vidste det nemlig godt.

Derudover vil jeg sige til ministeren, at meget tyder på, at argumentationen for broens sikkerhed stort set bider sig selv i halen. Jeg har spurgt ministeren, i hvilket omfang den tværgående færgetrafik var skyld i ulykker, og det svar, jeg fik, sagde ikke noget om det. Så har jeg spurgt andre steder, og det viser sig, at det ikke er det store problem. Det store problem er faktisk, at rutinerede færgekaptajner glemmer at være opmærksomme – og det vil der altid være en risiko for – og så sejler på grund.

Det er også underligt, når ministeren siger, at man selvfølgelig ikke vil konstruere en bro, som kan tåle påsejling af større skibe end dem, man vil give tilladelse til at passere. Jeg tror, det var omvendt, man argumenterede, og så har det altså ikke været tydeligt for Folketinget. Ministeren selv kunne ikke svare på spørgsmålet i februar 1990, så det er ikke høfligt over for Folketinget at påstå, at vi vidste det i forvejen, når ministeren selv ikke gjorde det.

Da projektet om Statsbroen Storebælt blev stoppet i 1978, var en væsentlig årsag, at man ikke havde styr på sikkerheden. Jeg ved ikke, hvordan det er med jer andre, men jeg var da overbevist om, at den side af sagen var på plads, da man gennemførte loven om Storebæltforbindelsen. Det er derfor med stor forbløffelse, at jeg har konstateret, at det ikke er i orden.

Først vestbroen, som er det alvorligste af problemerne. Jeg har ingen steder set noget om, at man ville indføre tonnagebegrænsninger og bygge uden fysisk sikring. Nu står vi altså med et projekt, der kun kan klare en påvirkning på 40 meganewton, svarende til bevægelsesenergien for et skib på 2.000 t dødvægt. Vi har ingen ordentlig viden om, hvor mange skibe der hermed udelukkes. Når ministeren nu siger fire eller fem, er det jo på baggrund af skøn og gætteri. Vi ved det ikke nøjagtigt.

Eller omvendt sagt: Hvor mange skibe vil kunne forledes til at tro, at de kan gå igennem, så de alligevel bliver til fare for broens sikkerhed? At den er gal, ser man også af, at A/S Storebæltforbindelsen selv regner med en ret høj risiko, nemlig 4 pct. i løbet af 100 år. Det skal

f.eks. sammenlignes med, at risikoen for, at ens hus brænder ned i løbet af det næste år, er 0,005 pct., og det har vi alle forsikret os imod. Chancerne for at vinde i lotto er endnu meget mindre, og det betaler folk penge for.

Man kan vel ikke sige, at det er sandsynligt, at broen sejles ned, men hvis det sker, skal ingen kunne sige, at de ikke var advaret om det. Og det tal nås endda kun ved, at man går ud fra, at overvågningssystemet – det såkaldte VTS-system – vil fungere perfekt, men det har man overhovedet ingen garanti for. Hvis mellemstore skibe sejler ind i Kattegat og ikke melder sig – og det skal de kun, hvis de skal vestover, for det er internationalt farvand – så vil man først kunne se, når de har passeret Romsø, om de har kurs mod vestbroen, og så har man højst tre kvarter til at kontakte dem, først telefonisk og derefter med hurtigbåd. Kommer skibet sydfra, er der højst en halv time. Prøv at se det for jer! Hvad nu, hvis der f.eks. er dravis i Østerrenden, som får et skib til at vælge at sejle den anden vej?

Men det er da heldigvis mere sandsynligt, at der ikke sker noget. Prøv så at forestille jer, at om 10 år er intet hændt, og man har stadig dette kostbare VTS-system i sving! Mindst 14 mio. kr. om året kommer det til at koste i drift, ifølge de oplysninger, vi har fået. Kan I forestille jer, at der bliver besparelser på det? Det kan jeg godt, men broen skal stå i 100 år, overvåget af et sådant system.

I øvrigt mener jeg slet ikke, at man har taget højde for situationen i de år, der går, fra jernbaneforbindelsen er færdig, til motorvejen tages i brug. Alle bilfærgerne vil stadig være der, og de er ikke legale i den tekniske betydning af ordet. Hvad har man tænkt sig at gøre ved det? Man siger, at sandsynligheden for, at motorvejs- og jernbanedelen sejles ned på én gang, ikke er stor, men det er kun, fordi I ganger 4 pct. med 4 pct. med 4 pct. med 4 pct. Så kommer I ned på 1,6 pct., tror jeg det er. Den går ikke. Hvis vi har brug for to forbindelser, kan man ikke pludselig dividere deres nødvendighed, men snarere det modsatte. Der er 4 gange 4 pct.s fare for, at det går galt, og så når vi altså op på et helt andet tal.

Hvor har man i øvrigt de tal fra? Jeg er egentlig imponeret over, at man er så frejdig med at fastslå så stor en risiko, men det er jo ikke rigtigt, når ministeren siger, at vi har fået bag-