

[Margrete Auken]

grundsmaterialet; så må han i hvert fald gøre mig opmærksom på, hvor det er. Jeg har ledt efter det, jeg har bedt eksperter lede efter det, og de kan ikke finde ud af, hvem der har foretaget de risikoberegninger. Jeg vil gerne have et personnavn, ikke bare et firmanavn, så at jeg ved, hvem der har regnet det ud.

Det eneste ansvarlige med hensyn til vestbroen er naturligvis at sikre dens pille fysisk, så de nogenlunde kan tåle støddet fra de skibe, der i almindelighed sejler igennem Vesterrenden og kan passere under de 18 meter, som gennemsejlingshøjden er.

Problemerne i Østerrenden er anderledes. Her er der ganske vist også en påsejlingsrisiko. For det første er det vist tvivlsomt – men det har vi ikke fået opklaret endnu – om der ikke vil passere skibe på mindst 250.000 t dødvægt gennem Bæltet, og det er i hvert fald slet ikke sikkert, at de kun vil sejle med de 10 knob, som ministeren oplyste til mig i et svar forleden dag. Så vidt jeg er orienteret, må man op i nærheden af 12 knob, hvis så store skibe overhovedet skal kunne manøvrere sikkert.

Næsten alle disse skibe vil givetvis melde sig til VTS-systemet, det er jeg overbevist om. Men hvad hjælper det, hvis de f.eks. laver en fejl? Så er overvågning altså ikke ret meget værd, og der skal ikke forfærdelig megen fejlnavigering til, før de ramler ind i broen, måske oven i købet ind i et af sidefagene, som har ganske stor dybde og overhovedet ikke er sikrede, så at de kan modstå stød fra så store skibe. Nu taler jeg ikke om dem på 250.000 t, men de endnu større. De kan sagtens navigere forkert og påsejle et af de svage sidefag.

Men heller ikke disse sidefag har man tænkt sig at sikre med rev, så skibet grundstøder. Der er vist mange gode grunde til, at vi skal have et godt advarselssystem, så man hurtigt kan rydde broen, hvis der skulle komme skibe på afveje, for det er det mest relevante, man kan gøre for sikkerheden på Storebælt.

Hvad så med skibene i øvrigt? Som jeg sagde før, er der ikke meget, der tyder på, at man fjerner den væsentligste ulykkesårsag, når færgerne forsvinder. Jeg synes, ministeren skal læse det svar, han sendte mig forleden dag, så vil han kunne se, at der ganske vist er en del ulykker, hvor færger er implicerede, men det er typisk færger, som påsejler hinanden eller grundstøder på Sprogø SØ. Men den krydsende trafik er der meget lidt på.

Der bliver mere trafik på langs af Bæltet. Der kommer flere skibe fra Vesterrenden, og man regner også med stigende trafik til Østlandene. Det gør A/S Storebæltsforbindelsen selv; den har fremhævet det i et af de sidste numre af Nyt fra Storebælt. Jeg har prøvet at undersøge sagen, og der vil blive tale om store tankere, for der er ikke raffinaderikapacitet i Sovjetunionen til at klare behovet. Verdens tankskibsflåde er i gennemsnit omkring 16 år gammel, og tendensen er opadgående. Det er gamle skibe med enkeltbund og alt det dér uhyggelige. De skal nu til at manøvrere mellem bropiller og lystsejlere fra Nordtyskland længere mod syd. Laver de først en forkert manøvre, er det næsten umuligt at rette op. Så har vi ulykken, enten for broen eller for skibet og miljøet.

Jeg kan ikke forstå, at man ikke tager disse ting mere alvorligt og i det mindste søger at beskrive dem så sobert for os, at vi er klar over, hvad vi har at gøre med her. Jeg forstår heller ikke, at man ikke arbejder helt anderledes intenst for at forstærke brugen af lodser. Det kan godt være, at vi ikke kan gennemføre lodspligt, men der kunne gøres betydelig mere, end regeringen faktisk gør.

A/S Storebæltsforbindelsen vil gerne fremstå, som om den har styr på det hele. Jeg er ikke tryk. Dertil er der helt åbenlyst for store økonomiske problemer under opsejling. Jeg nævnte i min begrundelse det meget ubehagelige faktum, at man allerede havde vidst fra starten, at man ikke kunne bygge en skråstagsbro; men alligevel projekterede og markedsførte man den. Ikke alene er der gået masser af penge til spildevet det, men hvis A/S Storebæltsforbindelsen havde kigget i sine egne beregninger, som bl.a. ligger i det materiale, vi har fået tilsendt, ville man fra starten have kunnet se, at vi skulle op på 1.400–1.500 m i gennemsejlingsbredde, for at disse store skibe kunne manøvrere trygt. Alligevel har man kørt med den meget, meget smalle bro. Og hvorfor? Selvfølgelig for at få en finere økonomi. Men det er ikke troværdigt.

Alt i alt er der ingen grund til trygt at lægge disse sikkerhedsproblemer fra sig. De er ikke i orden. Folketinget bør nu sige til regeringen, at det er en anden slags tryghed, vi har brug for. Hvordan man vil klare det i Østerrenden, kan vi måske vente med, men i hvert fald er det sidste udkald for at få vestbroen i orden, så man trygt kan rejse på den.