

[Margrete Auken]

Derfor vil jeg på forespørgernes vegne fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Idet Folketinget opfordrer regeringen til at sikre vestbroen på Storebælt fysisk, så den kan modstå stød fra skibe, der almindeligvis vil kunne sejle under den 18 m høje bro, går Tinget over til næste sag på dagsordenen.«
(Dagsordensforslag nr. D 39).

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår nu i forhandlingen.

Afstemningen om dette forslag om motiveret dagsorden vil finde sted i Tingets møde i morgen. Det samme vil ske med eventuelle andre forslag, der senere måtte blive fremsat i forbindelse med forespørgslen.

Så finder jeg, at jeg må sige til fru Margrete Auken, at det efter min opfattelse ikke er i overensstemmelse med forretningsordenen at bruge udtrykket »jer« i direkte tiltale over for folketingsmedlemmerne.

J. K. Hansen (S):

Må jeg til indledning sige, at al afvikling af trafik er forbundet med en risiko. Denne risiko giver sig udtryk på forskellig måde, alt efter trafikens art og intensitet. Det er da også almindeligt kendt, at de sikreste færdselsforhold forekommer, hvor der er fysisk adskilte færdselsbaner, og hvor krydsning af andre trafikstrømme, uanset trafikens art, sker ude af niveau. Det er principper, som man sagtens kan følge i den land- og luftbårne trafik.

Når der er tale om søbårne trafik, kan principperne om niveaufri krydsning ifølge sagens natur ikke følges. Her er der så allerede nogle væsentlige risikoproblemer.

Nu er det jo sikkerhedsforholdene omkring det faste anlæg på Storebælt, vi har til debat her i dag, og så må vi konstatere, at hvad den landbårne trafik angår – altså den trafik, der skal passere igennem eller hen over anlægget – er der her tale om adskilte færdselsbaner uden krydsning af andre trafikstrømme i niveau. Det svarer nøje til den sikkerhed, der er skabt ved lignende færdselsanlæg andre steder i landet. Tilbage står så naturligvis at sikre dette specielle anlæg, Storebæltsforbindelsen, mod vind-

stød, glatføreuheld m.v., og jeg er sikker på, at det vil blive gjort på samme måde som ved andre trafik anlæg af lignende art.

Hvad den søbårne trafik, skibstrafikken, angår, ja, så er det straks en helt anden sag. Det drejer sig her om såvel at sikre broanlæggene mod skibsstød som at sikre, at de skibe, der passerer Storebælt, ikke påsejler hinanden, at de ikke går i forkerte ruter, at store skibe kommer ind i den såkaldte Nationalroute, altså Vesterrenderuten. Det har selvfølgelig også betydning, at anlæggene er konstrueret på en sådan måde, at et skibsstød ikke forhindrer færdsel, eller at der ikke er nogen risiko for den færdsel, der passerer hen over eller under anlægget.

Som det ser ud på Storebælt i dag, ved vi, at der er nord-syd-gående passager på omkring 222.000. Det er en nord-syd-gående trafik igennem Storebælt, der hovedsagelig benytter den internationale rute gennem Østerrenden, T-ruten. Vi ved også, at der i dag er en meget stærk øst-vest-gående færgetrafik, omkring 48.000 passager årligt. Vi ved, at ved Storebæltsanlæggets ibrugtagning forsvinder størsteparten af den øst-vest-gående trafik, og det betyder i sig selv en væsentlig forbedring af sikkerhedsforholdene til søs.

Derfor vil det, når den faste forbindelse står færdig, være den nord-syd-gående skibstrafik, der skal sikres, og det er vi naturligvis meget opmærksomme på i Socialdemokratiet. Det har vi faktisk været, lige siden vi indgik aftalen – ja, allerede dengang vi forhandlede om en aftale. Det var sådan set os, der dengang bestemte, at vestbroen kun måtte have en højde af 14 m. Nu er den altså kommet op på 18 m, men det betyder, at det kun er et bestemt antal skibe, der har mulighed for at komme igennem Vesterrenden.

Vi har også fastholdt, at vi naturligvis skal have løst alle sikkerhedsproblemerne omkring passagen igennem Storebælt samtidig med, at byggeriet skrider fremad. Det føler vi da også kommer til at ske, og vi er derfor meget tilfredse med, at A/S Storebælt har taget problemet omkring hele sikkerhedsniveauet op samtidig med, at man har taget problemerne omkring besejlingsforholdene under vestbroen op.

Vi skal i den forbindelse pege på vigtigheden af, at vi nøje får fastlagt, hvilke skibe der under hensyn til vestbroens konstruktion må passere under denne, altså gennem Vesterrenden. Efter