

[Margrete Auken]

der blev givet på mødet med A/S Storebæltsforbindelsen.

Svar (8/5 90):

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Spørgsmålet er til dels sammenfaldende med det af folketingsmedlem fru Margrete Auken stillede spørgsmål nr. S 727, som jeg besvarede i Folketinget den 4. april 1990, jf. Folketingets forhandlinger sp. 8224-8228.

Udgangspunktet er som anført i nævnte svar, at man, siden en lavbro over Vesterrenden blev skitseret, ikke har forudsat, at denne bro skulle gives en sådan styrke, at den skulle kunne modstå stød fra de skibe, der ved en fejl kan komme ind i Vesterrenden og derfor i nærheden af broen. Dette har ikke alene været kendt af de partier, der har indgået den politiske aftale om Storebæltsforbindelsen, men af hele Folketinget.

Vestbroens konstruktionsmæssige styrke er følgelig ikke primært fastlagt med udgangspunkt i, at den skal kunne modstå stød fra et skib af en given størrelse. Styrken er bl.a. fastlagt med hensyntagen til de naturgivne påvirkninger, der forekommer, trafiklast og overbygningens egenvægt.

Som redegjort for i et notat af 1. marts 1990 fra A/S Storebæltsforbindelsen, hvilket notat er sendt til Folketingets Trafikudvalg, har de seneste undersøgelser vist, at broens konstruktion har en sådan styrke, at den kan modstå stød fra et skib af en størrelse på op til 2.000 t dødvægt.

Repræsentanter for Nyborg Kommune har deltaget i møder om Vesterrenden i den af A/S Storebæltsforbindelsen nedsatte besejlingsgruppe. Herved er de blevet orienteret om de løbende undersøgelser. I første halvdel af 1989 blev der givet orientering om, at grænsen for de skibe, der af hensyn til broens sikkerhed ville få lov at passere Vesterrenden, formentlig ville komme til at ligge omkring 1.500 t dødvægt.

Spm. nr. S 799

Til *trafikministeren* (26/4 90) af:

Margrete Auken (SF):

»Kan ministeren oplyse, om man andre steder i verden anvender VTS-systemer som den væsentligste del af sikringen af broanlæg i internationalt farvand, hvor der ikke er lods- eller meldepligt?«

Begrundelse

Selv om Vesterrenden ikke er internationalt farvand, så er Østerrenden det, og den vil sandsynligvis af mange skibe blive opfattet sådan – og i hvert fald er det ikke muligt for meget sent at se, om et skib, der passerer Storebælt, er på vej til Øster- eller Vesterrenden.

Svar (8/5 90):

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Vesterrenden i Storebælt er ikke et internationalt farvand (stræde). Det er derimod Østerrenden, som det også siges i begrundelsen for spørgsmålet.

For Østerrendens vedkommende er højbroens sikkerhed imidlertid ikke baseret på VTS-systemet. Broens sikkerhed ligger i dens konstruktion, navnlig følgende: En fri gennemsejlingshøjde på 65 m, et hovedspænd på 1.600–1.700 m og en styrke i hovedfagets piller og ankerblokke, der indebærer, at en påsejling af selv et af de største skibe, der passerer Storebælt, ikke kan forårsage en længerevarende afbrydelse af forbindelsen.

Spm. nr. S 800

Til *trafikministeren* (26/4 90) af:

Margrete Auken (SF):

»Hvorfor er den såkaldte empiriske regel for nødvendigt brospænd ikke inddraget i beregningerne af vestbroens gennemsejlingsbredde?«

Begrundelse

Der henvises til begrundelsen for spørgsmål nr. S 797.

Svar (8/5 90):

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Vestbroen er en lavbro med heraf følgende begrænsede gennemsejlingsmuligheder. Pillerens styrke er fastsat ud fra en række forskellige hensyn, bl.a. egenvægt af konstruktioner, trafiklast, naturgivne påvirkninger etc.

Pillerne kan herved klare skibsstød fra skibe op til 2.000 tdw. Hensynet til broens sikkerhed tillader derfor skibe op til 2.000 tdw at sejle igennem.