

[Gade]

system for skibstrafikken forbi byggepladsen Storebæltsbroen?»

Begrundelse

Faren for skibskollisioner på Storebælt i forbindelse med den færdige Storebæltsbro er erkendt, og der er taget beslutning om at etablere et såkaldt VTS-system. På den baggrund forekommer det spørgeren uforståeligt, at man indtil nu har afvist at etablere denne overvågning allerede nu under byggefasen.

Netop i denne fase ændres sejlforholdene daglig, samtidig med at den tværgående sejlads fortsat er lige stor. Det kan give anledning til farlige situationer og risiko for omfattende forurening ved sammenstød, der er mindst lige så alvorlige, som når broen vil stå færdig.

Spørgeren mener, at der derfor straks bør etableres et civilt system, der omfatter alle skibe, der passerer Storebælt.

Svar (14/6 91):

Trafikministeren (Ikast):

Jeg kan oplyse, at der for Storebæltsforbindelsens Vesterrende allerede er truffet beslutning om en lang række foranstaltninger, der betyder, at forholdene for sejladsen under anlægsarbejdet her må betegnes som fuldt betryggende.

Anlægsarbejdet på Østerrenden vil blive tillægt under hensyn til Danmarks folkeretlige forpligtelser, således at sejladsen kan ske uhindret og på betryggende måde.

Der er af farvandsvæsenet og Søfartsstyrelsen allerede udarbejdet et sæt generelle bestemmelser for vandbygningsarbejder, og disse er indeholdt i udbudsbetingelserne for Østbroen.

I disse bestemmelser foreskrives det bl.a., at farvandsvæsenet og Søfartsstyrelsen skal godkende entreprenørens oversigtsprogram for vandbygningsarbejder, og at de to myndigheder har ret til at forlange ændringer deri. Omkring brolinien etableres afmærkede arbejdsområder.

Der vil til enhver tid inden for den internationale sejlroutes, T-rutens, trafiksepareringssystem være etableret to afmærkede trafikruter, en for nordgående og en for sydgående trafik.

I perioder med vandbygningsarbejder i trafiksepareringssystemet udlægges to vagtskibe

fra A/S Storebælt, et ved hver af trafiksepareringens ender. Vagtskibene skal kunne assistere andre skibe i deres passage af trafiksepareringssystemet.

Det er endvidere foreskrevet, at de af entreprenørens transporter, der anses at være følsomme for passage af færgefarten syd for brolinien, skal foregå i færgefri intervaller.

Det kan oplyses, at VTS-systemet vil kunne udnyttes til information om de arbejder, der udføres efter ibrugtagning af baneforbindelsen. Af folkeretlige grunde kan Danmark dog ikke fastsætte restriktioner for skibsfartens passage af Østerrenden, hvorfor udnyttelsen af VTS-systemet til oplysning om arbejdet i Østerrenden vil være baseret på frivillig tilmelding til systemet fra skibsfarten.

Spm. nr. S 629

Til trafikministeren (7/6 91) af:

Lise Hækkerup (S):

»Hvilke aktuelle planer har ministeren med hensyn til Langeliniebroen?«

Begrundelse

Langeliniebroen er den direkte forbindelse mellem Østerbro og Langelinie og opleves derfor af mange som uundværlig.

Broens nuværende beskaffenhed kan imidlertid give anledning til bekymring, medmindre der foreligger planer om renovering, så fortsat færdsel af gående trafik kan finde sted.

Svar (14/6 91):

Trafikministeren (Ikast):

Overvejelser om aktuelle planer om Langeliniebroen henhører under Københavns Havnevæsen og Københavns Kommune.

I forbindelse med anlæggelse af Københavns Frihavn i 1890'erne blev der indgået aftale mellem Københavns Havnevæsen og Københavns Kommune om, at etableringen af Langeliniebroen blev bekostet af Københavns Havnevæsen.

Hvad angår eventuel fremtidig hoveddistanssættelse eller fornyelse af broen, blev det i en tillægsoverenskomst fra 1950 aftalt, at spørgsmålet om havnevæsenets deltagelse i sådanne udgifter »optages til fri forhandling mellem kommunen og havnen, når spørgsmålet herom måtte foreligge.«