

ring, med ombordkørsel, ilandkørsel osv. Det er på denne baggrund, jeg ikke mener at SF's forslag er tilstrækkelig seriøst.

Lad os nu i stedet se på den redegørelse, der kommer, vurderer hele sikkerhedsspørgsmålet ordentligt og grundigt og så i fællesskab finde en løsning, der i så høj grad som overhovedet muligt tilfredsstiller kravet om den sikkerhed, som vi jo, når det kommer til stykket, alle sammen ønsker.

Det kan godt være, at det ikke er nær så hurtigt og nær så smart som SF's forslag, men det er mere sagligt og mere fornuftigt.

#### **Svend Heiselberg (V):**

Det er, som om man bliver bibragt den opfattelse, at hvis SF kan få sået frygt og rædsel i befolkningen, føler SF, at det er en sejr.

Vi ser og hører det, når det drejer sig om Øresundsforbindelsen. Vi har hørt det, siden beslutningen om en fast forbindelse over Storebælt blev truffet. Selvfølgelig kan man råbe ulv så længe, at ulven kommer, men statistisk er risikoen for, at der vil ske et uheld med transport af farligt gods i et af tunnelrørene under Storebælt ringe set i forhold til den transport, der finder sted i dag, hvor tog også med farligt gods kører gennem tæt bebyggelse, store byer, rangerer rundt for derefter at køre om bord på en færge. Når vi kender lidt til færgetrafik, er der vel ingen grund til at føle sig særlig beroliget. Vi ved, hvad der kan ske, eksempelvis kan der blive brand på en færge, den kan tabe boyporten og forlise, den kan grundstøde, sejle ind i en bro eller på anden måde komme ud for en kollision.

Det samme kan også ske med tog, fly og bil, men det er jo ikke ensbetydende med, at vi ikke skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at undgå uheld, og det vil selvfølgelig også blive gjort her.

Jeg skal på Venstres vegne afvise beslutningsforslaget.

#### **Stefan G. Rasmussen (KF):**

Det Konservative Folkeparti kan ikke gå ind for SF's beslutningsforslag, som det foreligger. Det er ikke således, at vi mener, at sikkerhedsaspektet ikke er vigtigt, men alene af den grund, at beslutningsforslaget set med mine øjne ikke respekterer den prioritering, sikkerhedsmæssige problemer skal have.

Jeg er af den opfattelse, at der i sikkerhedsspørgsmål ikke må gribes efter populære løsninger. Sikkerhedsmæssige beslutninger skal al-

tid være baseret på så objektivt et grundlag som overhovedet muligt og ikke på ting, der lige nu er oppe i tiden.

Med henblik på at finde det bedste beslutningsgrundlag med hensyn til farligt gods på togvogne under Storebælt vil jeg afvente det annoncerede sammendrag af risikoanalyser vedrørende transport af farligt gods, som ministeren antydede, og vil, når det foreligger, aktivt deltage i den debat, disse analyser ganske givet vil afstedkomme.

Mit personlige håb er, at denne debat så vil prioritere sikkerhed højest, så kan vi snakke økonomi bagefter og til sidst følelser.

Som sagen ligger netop nu, er jeg af den mening, at fremtidig transport af farligt gods over Storebælt med begrænsninger kan foregå på skinner, men vel og mærke under Storebælt. Det kunne f.eks. være, at man kun tillod én togstamme i hele tunnelsystemet ad gangen og med en kørselshastighed, der maksimalt var halvdelen af normalfarten.

Jeg takker for at være blevet beriget af ministerens filosofiske tanker om farligheden af farligt gods. Jeg kan helt tilslutte mig dette aspekt og måske forstærke det ved at konstatere, at selve livet er farligt – langt de fleste dør af det.

#### **Ole Donner (FP):**

Jeg skal i modsætning til de tidligere ordførere meddele, at Fremskridtspartiet støtter SF's forslag. Vi mener, det er et overordentlig fornuftigt forslag. Vi mener også, at det ville være rimeligt, at man i hvert fald får fundet ud af, hvad det er for noget gods, der skal køre under Storebælt. Hvor meget er det? Hvad er det for typer gods? Ud fra det kunne man lave en eller anden begrænsning, for med de togvogne, der bruges rundt omkring i Europa, har vi ikke den store tillid til, at man skal lade sådanne vogne transportere den slags gods igennem en tunnel.

Sker der først en ulykke midt inde i tunnelen, er det altså uoverskueligt. Det er selvfølgelig heller ikke rart, hvis der på et rangerterræn sker en ulykke med en enkelt vogn med farligt indhold, men det er dog lettere at håndtere, end det er inde midt i en tunnel.

Vi mener også, at vi har så mange jernbanefærger i øjeblikket, at det ville være rimeligt at beholde et antal, som kunne bruges til at transportere disse ting over Storebælt, ligesom det foregår i dag.

Med de restriktioner, man laver for de private lastbilvognmænd, som kører med den slags