

Opmærksomheden henledes desuden på bemærkningerne til beslutningsforslag nr. B 21 (1994-95) om, at farligt gods på togvogne ikke må fragtes gennem tunnelen under Storebælt. I bemærkningerne fremhæves flere tilfælde af uheld med tankbiler i tunneler – en risiko, der bestemt ikke bliver mindre af, at der ikke bliver plads til reelle nødspor i Øresundstunnelen.

Svar (3/8 95)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Jeg kan oplyse, at Øresundskonsortiets opgaver i forbindelse med sikkerhed, uheld, redning og rydning for både vej- og banetraffic på Øresundskonsortiets kyst til kyst-anlæg behandles i en af Øresundskonsortiet ledet fælles dansk-svensk rådgivergruppe bestående af repræsentanter for både danske og svenske politimyndigheder, brandvæsen og redningsmyndigheder samt repræsentanter for konsortiets tekniske rådgivere.

Spørgsmål vedrørende transport af farligt gods for både vej- og jernbanetraffic bliver behandlet i en særskilt arbejdsgruppe, som fungerer som rådgiver for Øresundskonsortiet i forbindelse med dels udarbejdelse af en analyse af transport af farligt gods i Øresundsregionen, dels betydningen af restriktioner på farligt gods for jernbane og vej, dels typer af farligt gods for jernbane og vej og dels typer af farligt gods, som kan give særlige vanskeligheder ved en redningsaktion.

Arbejdsgruppen består af repræsentanter fra den danske og svenske Beredskabsstyrelse, DSB, SJ, Länsstyrelsen i Malmø, Malmøs brandvæsen, Vägverket i Region Skåne, Rådningverket i Karlstad samt Øresundskonsortiet og dets tekniske rådgivere.

Arbejdet blev påbegyndt i 1994, således at projekteringsgrundlaget kunne indarbejdes i kontraktunderlaget for udførselsentrepriserne for både tunnel og broanlæg.

For så vidt angår spørgsmålet om eventuelle begrænsninger i transporten ved broens indvielse, forventer arbejdsgruppen i løbet af 1995 at have kortlagt den nuværende transport af farligt gods i Øresundsregionen. Herudover forventes en prognose for udviklingen af transport af farligt gods i regionen at kunne etableres.

På baggrund af de indhentede data vil effekten og nytten af eventuelle restriktioner for både bane- og vejtraffic på Øresundforbindelsen blive søgt belyst.

Øresundskonsortiet forventer, at de første analyseresultater vil kunne foreligge primo 1996. Først herefter vil de danske og svenske myndigheder på grundlag af arbejdsgruppens arbejde kunne tage stilling til de sikkerhedsmæssige krav, Øresundforbindelsen skal opfylde.

Spm. nr. S 1844

Til trafikministeren (2/6 95) af:

**Ole Donner (FP):**

»Agter ministeren at tage initiativ til, at DSB tilbagebetaler passagerer et beløb svarende til billetprisen eller anden form for erstatning i de tilfælde, hvor de har været udsat for forsinkelser forårsaget af DSB?«

**Begrundelse**

Spørgeren er enig med Forbrugerombudsmanden i, at der skal ske en tilbagebetaling i ovennævnte tilfælde, men DSB har hidtil ikke villet gå med hertil, hvilket har ført til kraftig kritik fra Forbrugerombudsmanden.

Det er spørgerens opfattelse, at DSB ved ikke at ville yde nogen form for erstatning overtræder købeloven. DSB lover med sine køreplaner at ville levere en bestemt vare til en bestemt pris. Når forbrugeren betaler prisen, men varen ikke leveres som lovet, er forudsætningerne for købet naturligvis bortfaldet, og derfor må der som det mindste ydes en vis form for erstatning.

Svar (19/6 95)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

DSB har oplyst, at der løbende pr. kulance og efter vurdering i hvert tilfælde i forbindelse med forsinkelser dækkes ekstraordinære omkostninger for kunderne til transport med taxa eller anden erstatningsbefordring afhængigt af omstændighederne. Det var også gældende sidste år.

DSB har i lyset af Forbrugerombudsmandens henvendelse taget sin hidtidige praksis for tilbagebetaling op til vurdering med henblik på en ændring og har i den forbindelse ført drøftelser med såvel Forbrugerrådet som pendlerklubber herom.