

med et lovforslag? For hvis vi forestiller os, at et amt sammen med nogle af sine kommuner ønsker at etablere sådan en fond, kunne de så ikke allerede gøre det i dag uden ekstra lovgivning?

Fødevarerministeren (Henrik Dam Kristensen): Det var et skarpsindigt spørgsmål. Men hvis det var sådan, at man kunne det, havde der jo ikke været grund til at lave lovgivning, for så havde der ikke været grund til, at Viborg Amtsråd og andre havde bedt mig om at fremsætte lovforslaget.

Så selv om jeg ikke har dyrket spørgsmålet juridisk, tror jeg, det umiddelbare svar må blive: Nej, det havde man ikke kunnet. Men tager jeg fejl her, vil det blive korrigeret under udvalgsarbejdet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Landbrugs- og Fiskeriudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 81:

Forslag til folketingsbeslutning om forbud mod transport af farligt gods gennem tunnelen under Storebælt.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.
(Fremsat 17/12 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Beslutningsforslaget er i det væsentlige en genfremsættelse af beslutningsforslag nr. B 21 fra folketingsåret 1994-95.

Dengang afviste regeringen SF's beslutningsforslag, og min forgænger tilkendegav, at der ville blive udarbejdet en rapport, der i et forståeligt sprog ville gennemgå og sammenfatte resultaterne af de udarbejdede risikoanalyser vedrørende spørgsmålet om transport af farligt gods.

Og denne rapport, »Sikkerhed ved transport gennem Storebæltstunnelen«, som nu er sendt til Folketingets Trafikudvalg – det skete i november 1995 – indeholder ud over en gennemgang af de udarbejdede og opdaterede risikoanalyser resultaterne af de brandtekniske forsøg, der efter branden i tunnelen i 1994 er foretaget for at revurdere tunnelens modstandsevne.

Rapporten indeholder endvidere konklusioner og anbefalinger med hensyn til en række sikkerhedsforanstaltninger og benyttelsesrestriktioner ved brug af tunnelen med det formål at gøre risikoen for personskade så lille som overhovedet muligt.

Og den daværende trafikminister tilsluttede sig rapportens indhold og anbefalinger.

Det betyder bl.a., at det er fastsat, at der ikke på samme tid må være passagertog og tog med farligt gods i samme tunnelrør, og at der ved passage af et tog med eksplosiver heller ikke må være passagertog i det andet tunnelrør.

A/S Storebæltsforbindelsen og DSB har endvidere fra starten opstillet en sikkerhedsmålsætning for personer, der benytter den faste jernbaneforbindelse over Storebælt, og målsætningen er, at risikoen for, at personer kommer til skade under transport med Storebæltsforbindelsen, ikke må være højere end på en jernbanestrækning af samme længde og med samme trafikmængde på land.

Endvidere har det været en målsætning, at sandsynligheden for en stor ulykke skal være lille.

Med de fastlagte sikkerhedsforskrifter er disse målsætninger overholdt, og sandsynligheden for, at der sker togheld med personskade i tunnelen, skønnes at være yderst beskedent.

Og jeg kan ikke se spørgsmålet om risikoen ved transport af farligt gods i tunnelen uden også at vurdere risikoen ved transport af farligt