

gods med alternative transportformer, og dette er derfor også analyseret og beskrevet i førnævnte rapport, og vurderingen af disse analyser er, at alternative transportformer medfører en højere risiko for uheld med personskaade.

Sammenfattende har man således skønnet, at et egentligt forbud mod transport af farligt gods gennem tunnelen – som det er foreslået i B 81 – vil øge de samlede samfundsmæssige risici ved transport af farligt gods.

Og jeg skal påpege, at analyserne af sikkerheden ved transport i tunnelen løbende bliver revurderet, ligesom de erfaringer, der indhentes ved forsøg og prøvekørsler, naturligvis inddrages – også den øvelse, der var i går.

Jeg kan i øvrigt sige, at der er sikret mulighed for at foretage andre forsøg, hvis det skønnes nødvendigt efter de erfaringer, man fik i går. Men vi kender ikke rapporten vedrørende erfaringerne fra i går endnu.

Og erfaringerne fra uheldet i Eurotunnelen indgår også i det.

A/S Storebæltsforbindelsen vil naturligvis gennemgå det materiale, der bliver udarbejdet om uheldet, for at drage nytte af erfaringerne her med henblik på at vurdere, om der er behov for ændringer af den måde, Storebæltstunnelen fungerer på.

Det er altså en fortsat og løbende proces at sørge for den bedst mulige sikkerhed, og den viden, der findes på området, bliver hele tiden opdateret, og sikkerhedsplanerne vil så blive revideret efter denne opdatering.

På denne baggrund kan jeg ikke støtte SF's beslutningsforslag.

#### **Poul Andersen (S):**

Den 1. december 1994 behandlede vi et lignende forslag fra SF.

På det tidspunkt var Trafikministeriets rapport, »Sikkerhed ved transport gennem Storebæltstunnelen«, under udarbejdelse, og den blev offentliggjort ca. 14 dage senere.

Socialdemokratiet gjorde ved den lejlighed opmærksom på, at vi ønskede at behandle rapporten sagligt, seriøst og ordentligt, og at vi ønskede en minimering af risikoen for uheld i tunnelen ved, at de bedst tænkelige foranstaltninger skulle iværksættes, og at der samtidig skulle være et forsvarligt beredskab til indsættelse, hvis uheldet skulle ske.

Det mener vi også er sket, hvilket rapporten også konkluderede. Lad mig her citere fra konklusionen på rapportens side 55, 4. afsnit:

»Redegørelsen gennemgår såvel de besluttede sikkerhedsforanstaltninger m.v. som en række forslag til yderligere foranstaltninger. Der er den forbindelse lagt vægt på at analysere de samlede konsekvenser af forslag, der ikke allerede er indarbejdet i tunnelens konstruktion og reglerne for dens benyttelse m.v. Heri indgår en vurdering af den samlede ændring i risici for uheld med personskaade. F.eks. vil et påbud om, at alt farligt gods ad jernbane skal befordres med færge over Storebælt, samlet øge disse risici.«

Det er altså vores opfattelse, at der sammen med beslutningen om, at der ikke må være passagertog og godstog med farligt gods i samme tunnelrør, og at hvis der transporteres eksplosiver, må der heller ikke være passagertog i det andet tunnelrør, er foretaget forsvarlige tekniske sikkerhedsforanstaltninger.

Og der prøvekøres forskellige togtyper igennem tunnelrørene for at afprøve hele systemet teknisk og sikkerhedsmæssigt, og der afholdes redningsøvelser for at afprøve alarmerings- og redningssituationen, hvis uheldet skulle indtræffe, og efterfølgende evalueres disse øvelser, for at man kan optimere sikkerheden for en eventuel indsats og tilrettelægge procedurerne m.v.

Det er vores opfattelse, at der derfor er gjort og fortsat gøres det bedste for, at sikkerheden er i orden, og på denne baggrund skal jeg på Socialdemokratiets vegne afvise forslaget fra SF.

#### **Erik Jacobsen (V):**

Da Venstres ordfører, hr. Svend Heiselberg, ikke kan være til stede, har jeg fået fornøjelsen af at fremlægge Venstres synspunkter og først sige tak til ministeren for redegørelsen.

Nu skal jeg selvfølgelig ikke bagatellisere, at der kan ske et uheld gennem tunnelen under Storebælt. Det kan der, det kan selvfølgelig ske alle steder, og vi er selvfølgelig enige i, at alle nødvendige katastrofeundersøgelser skal gennemføres. Jeg kan ikke sige, hvad der er nødvendigt, det aftaler parterne bag den faste forbindelse over og under Storebælt.

Der er også det krav til byggeriet, at de størst mulige sikkerhedsmæssige synspunkter bliver taget på en sådan måde, at der også kan transporteres farligt gods gennem tunnelen under Storebælt. Der er selvfølgelig stillet en lang række sikkerhedskrav, og i behørig respekt for disse kan der naturligvis fragtes samme typer gods gennem togtunnelen, som der kan fragtes med