

bil eller skib. Men ingen tror vel, det er risikofrit. Der kan udbryde brand på færges, der kan ske kollisioner og grundstødninger og uheld med tog og biler, der kører gennem tæt bebyggelse, osv.

SF's forslag er nok også kun beregnet til at skabe opmærksomhed og så frygt i befolkningen for at køre igennem tunnelen.

Jeg skal på Venstres vegne afvise beslutningsforslaget.

Brian Mikkelsen (KF):

Denne diskussion om transport af farligt gods under Store Bælt er jo bestemt ikke ny.

SF har før taget sagen op og har eksempelvis ret sagen med nogle barske scenarier fra katastrofeskuffen, og jeg vil godt starte med at sige, at Det Konservative Folkeparti ikke kan deltage i sådan et klagekor om ulykker.

I forslagens bemærkninger har SF et par eksempler på ulykker, som er sket i forbindelse med transport af farligt gods i tunneler. Jeg synes bare, det er pudsigt, at når man læser om de her ulykker, er det karakteristisk, at der i begge tilfælde er tale om ulykker, hvor transporten er foregået med lastvogne. Og det er faktisk hele kernen i denne sag: Der er stor forskel på at transportere gods på skinner og med fire hjul under.

For os er der ikke nogen tvivl om – og det underbygges også af den store rapport, som kom for kort tid siden – at risiciene ved at transportere godset oven vande i stedet for under Storebælt er langt større. Jeg tror også, hr. Tommy Dinesen fra SF er ganske enig i, at transport med tog er væsentlig sikrere end transport med f.eks. lastvogn. Generelt set er der mindre risiko for ulykker ved jernbanetransport end ved transport på vej. Ydermere er der truffet så strenge sikkerhedsforanstaltninger, at risikoen for en ulykke er så tæt på nul som overhovedet muligt, også ifølge den seneste rapport. Den er minimal.

Som bekendt må der ikke samtidig være passagertog og tog med farligt gods i samme tunnelrør, og hvis der er tale om eksplosivt gods, må der overhovedet ikke være passagertog i tunnelen.

Vi mener ikke, at argumentationen i forslaget er helt holdbar. Vi kan godt se, at SF gør det med de bedste hensigter, og vi er også enige i, at selvfølgelig skal sikkerheden være bedst mulig og størst mulig i tunnelen; men vi mener altså ikke, at substansen er i orden.

SF taler om at tro i stedet for at se på de faktaoplysninger, som er fremkommet i rapporten siden sidste forhandling af et tilsvarende forslag her i Folketingssalen, og det betyder, at vi fra konservativ side substantielt ikke kan støtte forslaget.

Vibeke Peschardt (RV):

Det Radikale Venstre er som bekendt ikke med i forligskredsen bag beslutningen om Storebæltsforbindelsen, og vi har derfor heller ikke haft indflydelse på, hvordan forliget i sin tid blev udformet, og hvordan hele byggeriet senere er ført ud i livet.

Sådan som jeg har forstået teksten til Storebæltsforliget, har man allerede, dengang forliget blev indgået, accepteret, at der var en risiko for brand eller ulykker i tunnelen, altså det, der hedder accept og risiko, på samme måde som der er risiko ved en masse andre aktiviteter i et moderne, højteknologisk samfund. DSB's sikkerhedsafdeling har herefter analyseret sig frem til, at den risiko, der altså på forhånd er accepteret af forligspartierne, vil være så minimal, at de foranstaltninger, der er gjort for tunnelsikkerheden, efter DSB's opfattelse er optimale.

Nu er jeg ikke ekspert i farligt gods og transport af brandbare stoffer og kemikalier gennem tunnelrørene, og jeg må derfor have tillid til, at officielle danske myndigheder og institutioner som DSB forsyner Folketinget med de rigtige informationer, hvad angår tunnelsikkerheden.

Jeg kan godt være i tvivl, og jeg synes, at den tunnelbrand, vi var vidne til, mens tunnelrørene blev bygget, var bekymrende, fordi den fik så voldsomt et forløb, ligesom jeg synes, at den nys overståede brand i Eurotunnelen er en advarsel, vi skal tage alvorligt. Og oven i købet var det i ingen af de to tilfælde farligt gods, der var skyld i brandulykkerne. I Eurotunnelen var det, hvis man skal tro aviserne, vistnok en kasse avocadoer i skumplast, der fremkaldte branden.

Det er altså svært at spørge om, hvad der vil ske, og det vil jeg heller ikke give mig af med. Men den udsendelse, der blev vist på TV 1 i går aftes om, hvordan beredskabet i ulykkestilfælde i tunnelen fungerer eller ikke fungerer, var ikke overbevisende, slet ikke. Jeg vil derfor opfordre til, at man her i sidste øjeblik, inden tunnelen åbner, revurderer sikkerhedsprogrammet og specielt brandberedskabet, hvor Korsør Brandvæsen jo spiller en væsentlig rolle, og både Trafikministeriet og Indenrigsministeriet må gå ind i det arbejde.