

bliver de enkelte S-togsstationer besøgt af patruljen, der afpatruljerer i og omkring stationen.

Der føres endvidere tilsyn med S-togsstationerne som led i den almindelige patruljering. Tilsynet søges koncentreret på S-togsstationerne på de tidspunkter, hvor behovet herfor er størst.

Tilrettelæggelsen af patruljeringen sker i samarbejde med DSB.«

Foreningen af politimestre i Danmark har oplyst, at der fra politikredse i det storkøbenhavn-område jævnligt patruljeres på og ved S-togsstationerne, ligesom der patruljeres i S-togene, hvis der erkendes eller forventes problemer. Generelt set er S-togsstationerne genstand for særlig politimæssig opmærksomhed.

Idet der i øvrigt henvises til besvarelsen af spørgsmål S 1449 fra samme spørger, kan Justitsministeriet henholde sig til det af Politidirektøren i København og Foreningen af politimestre i Danmark anførte.

#### Spm. nr. S 2441

Til trafikministeren (3/6 97) af:

**Ole Donner (DF):**

»Vil ministeren oplyse, hvilke alarmligheder der er i forbindelse med ulykker, brand m.v. i den nye Storebæltstunnel, samt om disse er optimale, eller om der kan ske forbedringer, som oplyst af de forskellige brandvæsener og eksperter, samt oplyse, hvorvidt disse organisationer er blevet hørt i forbindelse med etableringen af alarmlighederne i tunnelen?«

#### Begrundelse

Der er fremkommet en stærk kritik fra kompetent side af alarmlighederne i forbindelse med ulykke eller brand i den nye Storebæltstunnel.

Et kritikpunkt er den manglende mulighed for en direkte alarm, hvor der i dag ifølge spørgerens oplysninger skal alarmeres over Roskilde og Slagelse, inden alarmeren når det sted, hvorfra redningsmandskab kommer.

Direkte alarmer må alt andet lige forventes at formidske redningstiden, hvorfor ministerens kommentarer udbedes.

#### Svar (11/6 97)

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banestyrelsen, der har oplyst følgende, og hvortil jeg kan henholde mig:

»Alarmeringsproceduren i Storebæltstunnelen afviger i princippet ikke fra andre jernbanestrækninger: Lokomotivføreren skal, hvis et uheld indtræffer altid underrette stationsbestyreren, i de fleste tilfælde placeret i en fjernstyringscentral.

Underretningen gives via strækningsradioen (togradioen) eller via en telefon langs sporet.

Samme procedure anvendes på Storebælt, hvor mulighederne i tunnelen imidlertid er bedre end på almindelige baner. Foruden strækningsradioen findes ved hvert signal en sikkerhedstelefon, ialt 6, og ved hver tværtunnel er der en nødtelefon, ialt 31.

Normalt vil lokomotivføreren bruge strækningsradioen, men hvis den ikke kan anvendes, eller han er kommet til skade, kan han eller togpersonalet benytte de nævnte telefoner.

Politi og redningsmyndigheder har deltaget i planlægningsarbejdet med fastlæggelsen af alarmeringsprocedurer i hele forløbet, og der har altid været tilslutning til, at den normale procedure også blev anvendt på Storebæltforbindelsen, bl.a. med det argument at få standset et uheld hurtigt. Dette kan kun gøres af togets personale og fjernstyringscentralen i forening.

Samarbejdet med politi og redningsmyndigheder har naturligvis også været etableret i forbindelse med etablering af Sikkerhed-, Redning- og Overvågnings-anlægget som elektronisk og inden for et minut overfører alarmmeldinger fra fjernstyringscentralen til alarmcentralen på Slagelse Politi for et uheld på forbindelsen, såvel den del der hører under Slagelse Politikreds som den del, Nyborg Politi har ansvaret for. Dette er en afkortning af den normale alarmeringsprocedure.

Det er Banestyrelsens opfattelse, at proceduren for alarmering fra uhedsstedet til politiets alarmcentral i Slagelse er optimal, og med de ændringer, som er blevet gennemført hos alarmcentralen op til øvelsen den 10. april 1997, vurderer Banestyrelsen alarmeringsforløbet som tilfredsstillende.

Ændringen i alarmcentralen går ud på, at der kun skal gives bestemte meldinger i korte sætninger og, at modtageren ikke skal spørge.«