

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 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

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 personskade.

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 personskade. F.eks. vil et påbud om, at alt farligt gods ad jernbane skal beføres 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

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.

Der må efter min opfattelse ikke kunne sættes spørgsmålstegn ved, om den slags beredskaber fungerer, og derfor kan det undre, at en repræsentant for forbrugerinteresser som Forbrugerrådet, der har været levende interesseret i sagen, ikke fik lov at deltage i øvelsen i tunnelen ifølge den udsendelse, der blev vist i går. Det er i hvert fald en sag, der har den højeste grad af interesse for forbrugerne.

Jan Køpke Christensen (FP):

Fremskridtspartiet sætter naturligvis sikkerheden i højsædet, også hvad angår transporten af farligt gods under Storebælt.

Som der står i bemærkningerne til forslaget, er det således, at eksplosioner, brand og/eller udslip af giftige, ætsende eller på anden måde skadelige stoffer bl.a. vil få katastrofale konsekvenser for den kollektive trafik mellem landdelene. Det er naturligvis ikke det vigtigste efter Fremskridtspartiets opfattelse; det helt centrale er naturligvis – og jeg går ud fra, at alle andre har den opfattelse – at det kan gå ud over menneskeliv, og det er absolut en alvorlig ting, der ligger til grund for dette forslag.

Den 1. december 1994 fremsatte SF stort set det samme forslag her i Tinget. Fremskridtspartiet meddelte på daværende tidspunkt, at vi støttede forslaget, og at vi faktisk var overordentlig tilfredse med det. Vi meddelte også, at efter vores mening skulle jernbanefærgerne fremover sejle med det farlige gods over Storebælt, selv efter at den faste forbindelse stod færdig, og denne holdning har vi naturligvis stadig. Efter Fremskridtspartiets mening er det nemlig uoverskuelige konsekvenser, der opstår, når der sker en ulykke med farligt gods inde i tunnelen.

Vi er i dag, ligesom vi var dengang, dybt forundrede over, at Venstre og De Konservative ikke kan støtte dette forslag. Det er et godt forslag og et nødvendigt forslag, der foreligger her i dag. Det er godt og konstruktivt at komme frem med de tanker, der ligger i forslaget, netop nu, hvor vi desværre har været vidne til ulykken med farligt gods i den tunnel under Den Engelske Kanal, som nogle har omtalt som Eurotunnelen.

Det er vigtigt, og det er helt rigtigt, som SF pointerer i forslaget, at de udtalelser, der kom fra de trafikpolitiske ordførere i 1994 under behandlingen af SF's tidligere forslag, og de rapporter, man brugte som argument for at afvise SF's forslag på daværende tidspunkt, har vist sig – desværre må vi sige – at være ganske

usaglige. Nu er det oven i købet med ulykken under Den Engelske Kanal blevet dokumenteret, hvor alvorlig situationen kan blive. Det holdt altså ikke stik, hvad modstanderne i de øvrige partier sagde under behandlingen af SF's tidligere forslag, og jeg må nok sige, at jeg er dybt, dybt forundret over, at man ikke har lært noget i tiden, der er gået herefter. Fremskridtspartiet giver naturligvis sin fulde støtte til forslaget og er ærligt talt dybt bekymret for den ringe opmærksomhed, der åbenbart er blandt visse partier her i salen med hensyn til sikkerheden i en sådan tunnel.

Jeg synes, det var meget, meget overraskende og kedeligt at høre Venstres ordfører, som påstod, at forslaget kun er fremsat for at skabe opmærksomhed og frygt i befolkningen. Jeg synes, hr. Erik Jacobsen burde være for klog til at komme med netop disse udtalelser. Med en så alvorlig sag, som vi drøfter i dag, skal man ikke på den måde klandre SF for at fremsætte et forslag, der kun drejer sig om at skabe opmærksomhed og frygt i befolkningen. Det er der naturligvis ingen der ønsker, heller ikke SF. Selv om jeg ikke er SF'er, mener jeg naturligvis, at vi også en gang imellem som politikere bør være ærlige her i denne sal, og jeg synes, det er meget kedeligt, at man skal stemple det prædikat på SF's ordfører, at formålet med forslaget udelukkende skulle være at skabe opmærksomhed.

Det Radikale Venstres ordfører sagde noget om, at der vistnok havde været en brand under højre tunnelrør osv.; men det var, som om man ikke havde sat sig rigtig ind i, hvad der i grunden skete. Jeg synes faktisk, det er kedeligt, at man i en så dybt alvorlig sag ikke har vurderet tingene mere dybt. Jeg blev klar over, at Det Radikale Venstre var overordentlig ikkenegativt over for forslaget, men jeg synes nok, at vi her i dag må tone rent flag og sige, at sikkerheden i tunnelen må være helt optimal, og jeg synes absolut ikke, SF skal klandres for det foreliggende forslag.

Ligesom vores ordfører på daværende tidspunkt støttede forslaget 100 pct., gør Fremskridtspartiet det fortsat.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg tror, der slap en skrubbudse ud af hr. Køpke Christensens mund, da han sagde, at skønt han ikke er SF'er, synes han, at politikere en gang imellem skal være ærlige under forhandlingerne. Det må da være et fejlskud. Jeg kender ikke

hr. Køpke Christensen som en mand, der går herop og er uærlig, og jeg tror, alle 179 medlemmer er enige med mig i, at vi selvfølgelig er ærlige. Ellers har vi jo slet ikke nogen berettigelse til at være her.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg vil gerne sige til hr. Køpke Christensen, at uanset om der slipper skrubbudser ud af munden på ham eller ej, har han i hvert fald ikke hørt ordentligt efter, hvad jeg sagde. Nu er jeg i den heldige situation, at jeg skrev hvert ord ned til min tale for at være sikker på, hvad der kom til at stå bagefter, og nu citerer jeg:

»Og så var det jo i ingen af de to tilfælde farligt gods, der var skyld i brandulykkerne.«

Det var altså ikke farligt gods, der var skyld i brandulykken i den danske tunnel. I Eurotunnelen var det ifølge aviserne ikke farligt gods eller kemikalier, men en kasse avocadoer pakket ind i skumplast, der var skyld i røgd udviklingen.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Jeg må sige til hr. Melchior – skrubbudse eller ikke skrubbudse – at når jeg gik herop på talerstolen og sagde, at en gang imellem må man være ærlig, ved jeg jo lige så vel som hr. Arne Melchior, at vi politikere også kan være taktiske en gang imellem og ikke vil erkende, at et forslag i bund og grund er et fornuftigt forslag, men tager afstand fra det på grund af, at det kommer fra bestemte partier. Jeg tror faktisk, at hvis vi slår op i de grønne forhandlinger, vil vi nok kunne finde eksempler på den holdning, også med hensyn til De Radikale eller Centrum-Demokraterne, under behandlinger af forskellige forslag. Jeg ser det selvfølgelig også i relation til, at man har siddet i regering osv. tidligere, men det er en helt anden diskussion.

Når jeg nu siger, at man også skal være ærlig en gang imellem, tænker jeg specielt på de tilfælde, hvor der foreligger et så alvorligt forslag som her. Det er virkelig godt gennearbejdet efter vor opfattelse, og så synes jeg, man burde være for pæn til at stå her og plædere for, at det kun er fremsat, fordi man ønsker at få opmærksomhed og skabe frygt i befolkningen.

Det var det, Venstres ordfører sagde. Og jeg synes, det er dybt, dybt bekymrende, at man ligesom skal mistænkeliggøre SF, for det er ikke tilfældet. Det ved vi alle sammen, også Venstres ordfører, og derfor er jeg meget ked af, at sådan nogle udtalelser skal komme for dagen.

Jette Gottlieb (EL):

Der er et problem, sandsynlighedsvurderinger er nemlig ikke noget godt mål i en sikkerhedsdebat. Hvis jeg befinder mig i tunnelrøret i det øjeblik, ulykken sker, er jeg faktisk ligeglad med, om sandsynligheden for en ulykke er 0,3 promille, 3 promille, 3 pct. eller 30 pct. Det, man derfor bør undersøge, er konsekvenserne, når ulykken sker, og så skal man selvfølgelig glæde sig, hvis ulykken ikke sker.

SF's forslag er jo både bredt og åbent formuleret og giver faktisk trafikministeren mulighed for at afveje alle de forhold, der er nævnt i rapporten. Derfor kan jeg ikke se noget som helst til hinder for at støtte forslaget. Når ulykken er sket, er det jo i hvert fald for sent at gøre noget.

Arne Melchior (CD):

I et indlæg under et tidligere punkt på dagsordenen i Folketingets forhandlinger i dag var hr. Tommy Dinesen, som han så tit er, ekstremt sød over for mig, og jeg vil også meget gerne gøre gengæld og være flink over for ham. Det vil jeg for resten gerne hver dag. Men jeg kan ikke uden at være uærlig.

Da sagen var til behandling i samlingen 1994-95, sagde fru Sonja Albrink på CD's vegne, at vi var interesseret i, at sagerne blev grundigt undersøgt, og at vi var åbne over for den endelige løsning, alt efter hvilke resultater undersøgelserne ville komme til at vise.

Disse undersøgelser foreligger, således som trafikministeren i mellemtiden har gjort rede for det, og viser efter vor mening entydigt, at der er taget enhver mulig forholdsregel til undgåelse af ulykker af den art, og at skaden bliver begrænset til et minimum, hvis de alligevel skulle indtræffe.

Derfor er det ikke noget argument, når hr. Køpke Christensen siger, at forslaget er så godt gennearbejdet, at man må stemme for det. Der kan udmærket være godt gennearbejdede forslag, som man alligevel ikke kan støtte, fordi man ikke finder, at sagligheden er korrekt. Det finder vi altså ikke i dette tilfælde, og vi kan ikke støtte forslaget, idet jeg dog helt ud godkender hr. Tommy Dinesens og SF's motiver til at fremsætte det. Det skal der ikke herske tvivl om.

Må jeg så afslutningsvis sige til hr. Køpke Christensen om vor lille ordveksling for et par minutter siden, at man da glimrende kan være taktisk uden at være uærlig, og jeg vil tilbyde hr. Køpke Christensen et specialkursus i, hvordan

man gør det, hvis han har svært ved at finde ud af det, hvad noget jo kunne tyde på. Jeg har sidet her i cirkus 21 år, og jeg erindrer ikke, at jeg har været bedt om, været tvunget til, ønsket at være eller har været uærlig, trods det at jeg tit har måttet være taktisk.

Så jeg beder hr. Køpke Christensen om at tage den her sag lidt alvorligt og lade være at gå rundt og påstå – det kunne være, hr. Køpke Christensen rejser land og rige rundt og fortæller det samme – at politikere kun undtagelsesvis er ærlige. Min erfaring er den stik modsatte.

Tommy Dinesen (SF):

Lad mig starte med at sige tak til ministeren og til ordførerne. Der er selvfølgelig nogle, jeg vil takke mere end andre; det skal ikke være nogen hemmelighed.

Jeg vil godt starte med generelt og kraftigt at pointere, at SF går ind for togtunnelen, fordi det er en fordel for den kollektive trafik. Vi var i starten – for 10 år siden – imod, at man skulle lave en fast forbindelse, men da man kom så langt, har vi altid argumenteret for togtunnelen som en god ting, og vi foreslog også, at man lavede en togtunnel og ikke noget til bilerne. Det tror jeg man i DSB ville have været glade for i dag, hvis det var sådan, man havde gjort det.

Når jeg siger det, er det også, fordi hr. Brian Mikkelsen i går i regionalradioen, Danmarks Radio i Næstved, udtalte, at nu måtte modstanderne snart indse, at de faste forbindelser på Storebælt var ved at være færdige, men det er ikke det, det drejer sig om for mig.

Når vi har fremsat dette forslag, bliver jeg nogen gange bebrejdet, at jeg tilfældigvis startede – som vi siger til søs – en karriere til søs, og at det skulle være det, der ligger bag forslaget. Det er det ikke. For mig er det spørgsmålet om, hvad konsekvensen er, hvis der sker noget i togtunnelen.

Det er beskrevet i lovforslaget. Der sker en brandudvikling på 1.000-1.200 grader, for i en tunnel kan varmen kun gå to veje, og derved sker der en forøgelse, hvad der ikke gør, hvis det er ude i den fri luft, hvor eksplosionen kan gå ud alle steder. En sådan varme vil gøre, at tunnelrørene ikke kan bruges i i hvert fald de næste år, fordi de skal forstærkes. Det vil også betyde, at alle de elektriske installationer, der er i tunnelen, simpelt hen ikke kan bruges til noget som helst. Det er for at minimere den risiko, at vi fremsætter forslaget.

Jeg kan ikke acceptere eller respektere, når jeg får en rapport, som jeg selvfølgelig har læst, hvor der står, at risikoen for, at noget skal gå noget galt, er én gang hver 4.200 år. Sådan noget vås. Det har man ganske givet også sagt til de franske og engelske politikere, der har spurgt, om der kunne ske noget i Den Engelske Kanal. Har man sagt det, har man i hvert fald bevis på, at sådan noget ikke kan ske! Men det kan man ikke bruge til noget, for én gang hver 4.200 år kan jo ærligt talt være den første dag og hvad så?

Både Trafikudvalget og Jernbanerådet har besøgt og haft diskussioner med dem, der står bag, og dem, der har anlagt Eurotunnelen, og her sagde man på et spørgsmål fra undertegnede, at man ikke ville have farligt gods i Eurotunnelen. Jeg ved godt, at de ikke er lige store. Det ved jeg alt om. Og der er mange andre ting, hvor der er forskel på Eurotunnelen og tunnelen under Storebælt.

Men noget af det, som jeg nok er blevet tilhænger af i dag – det er selvfølgelig for sent, og vi er jo heller ikke en del af det forlig, der ligger – er, at jeg tror, man skulle have lavet sprinklere i tunnelen, som går i gang i tilfælde af, at der sker en varmeudvikling.

Man kender dem om bord i skibene. De var også pillet ned, da »Scandinavian Star« brændte. Havde der været sprinklere, var der aldrig sket noget.

Jeg ved godt, at argumentationen for ikke at have sprinklere er, at de nogle gange vil gå i gang, når der kommer et tog igennem tunnelen, men jeg mener, det er ganske uden betydning, for det vand, der kommer ud af sprinklerne, kan bare pumpes ud igen. Men det er noget, der er kommet til, efter at man eller i hvert fald jeg har set, hvad der er sket rundt omkring.

Og det er da rigtigt, når hr. Brian Mikkelsen, tror jeg det var, sagde, at de ulykker, der omtales, alene er i tunneler med lastbiler, men det skyldes jo, at der er flere tunneler til lastbiler og biltrafik frem for noget andet. I Amerika er det f.eks. sådan, at man ikke må have en gasflaske med, når man kører under en tunnel, fordi eksplosionsfaren øges på grund af den varmeudvikling, der er i en tunnel.

Jeg vil også sige, at vi jo ikke står helt alene med det her. Både Forbrugerrådet og på det sidste også Nyborgs borgmester har jo akkurat de samme argumenter mod at tage farligt gods under tunnelen, som SF, Fremskridtspartiet og Enhedslisten giver udtryk for.

Trafikministeren sagde, at der var øget risiko, hvis det var sådan, at man brugte færgerne, og det var hr. Poul Andersen også inde på. Der må jeg så sige, at det bevis, jeg kan hive frem – og det er da i hvert fald bevist – er, at der ikke er sket noget som helst med farligt gods på færgerne, uanset at de sejler hver eneste guddommelige dag alle døgnets timer; det er dog et bevis.

Det andet, som vi påpeger i lovforslaget, er jo – sagt endnu en gang – en minimering af uheldene og altså også en minimering af risikoen for, at den kollektive trafik skal bryde sammen, for det er jo det, der sker. Jeg vil i hvert fald nødig være i den situation, at der var sket en ulykke, og at den kollektive trafik ikke kunne bruges igennem flere år. Det ville jo betyde, hvis vi tager passagerne fra København til Korsør, at de først skal over med bus og derefter videre med tog. Det vil i hvert fald være et totalt forlis for den kollektive trafik.

Hr. Erik Jacobsen, der jo ellers er en venlig mand, sagde, at jeg havde lavet forslaget for at skabe opmærksomhed, men jeg har altså været med til nogle af den slags øvelser her igennem 25 år. Jeg har også røgdykkerkursus og vil også godt kommentere det, ministeren sagde om, at nu havde der været en øvelse, nemlig i går. Men den giver jeg ikke meget for, for hvis det var sådan, at der havde været røg f.eks. i tunnelen, så ville man have set, hvordan der går panik i folk; det gør der virkelig.

Jeg har set store, stærke og også sindige matroser gå i panik, når de skal tage et røgdykkerkursus, for når man er nede, hvor der er røg, og hvor man ikke kan se noget, så sker der virkelig noget med folk; det er en situation, som skaber frygt. Jeg håber, man har lavet det bedste. Det her er ikke noget, man kan spøge med.

Skabe opmærksomhed! Javel. Jeg siger nogle gange, at når politikere udtaler sig om et eller andet i politik, så har man to muligheder: Man kan kommentere en ting, eller også kan man lade være, men uanset hvad man gør, får man ballade. Med det kendskab og den holdning, jeg har til området, så mener jeg i hvert fald, at det er godt, at vi har haft en diskussion om det i Folketinget. Jeg vil i hvert fald, hvis der sker noget, godt have, at mit parti kan vaske hænderne.

Jeg er også opmærksom på, at der på baggrund af rapporten er sket det, at man har lavet et forslag om, at der ikke vil være persontog i tunnelen, når der er godstog. Det er et skridt på den rigtige vej. Det vil jeg godt sige, og det

accepterer jeg selvfølgelig som noget af det rigtige.

Men ellers tror jeg, at alle er indstillet på, at der selvfølgelig skal være den bedst mulige sikkerhed. Det er ikke det. Men vi er altså nogle, der godt vil have det sidste gode med.

Fru Vibeke Peschardt sagde, at hun har nogle bekymringer og heller ikke er overbevist om gårdsdagens øvelse, og jeg må nok sige, at jeg tror, der er flere i dag, som er bange for at komme ned i tunnelen – med tanke på den øvelse, der har været.

En af de ting, som jeg ved fra retningsfolkene, som har rettet henvendelse til mig andre gange, og som forbavser mig, er, at den vogn, man kører ind, ikke kan komme op på sporet med det samme. Jeg fik allerede for to måneder siden at vide, at det ikke fungerede. Det er altså ikke lavet, og nu sætter det en frygt i folk, og det er ikke SF. Netop fordi vi går ind for tunnelen, vil vi ikke have, at der sættes en frygt i folk. Vi vil minimere risikoen; det vil jeg godt understrege igen.

Hr. Arne Melchior vil godt være venlig og mener også, at risikoen bliver minimeret. Det håber jeg selvfølgelig også. Jeg håber aldrig, at der sker noget. Det er selvfølgelig det, det drejer sig om.

Men ellers måske mest tak til hr. Køpke Christensen og fru Jette Gottlieb.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg vil gerne medgive hr. Tommy Dinesen, at udregningen af, hvor mange hundrededele eller tusindedele risiko der er for en ulykke, må være ret teoretisk og spekulativ. Men det er faktisk ikke det, der er det afgørende. Det afgørende er – vel vidende at der er risiko for alting, det er risikabelt at leve – om risikoen ved den form for transport, som er tilrettelagt for farligt gods med alle de sikkerhedsforanstaltninger, vil være større eller mindre ved nogen anden metode end ved f.eks. den nuværende metode.

Og dér er vi altså mange, der er nået til den dybe ærlige – ærlige, hr. Køpke Christensen – overbevisning, efter at vi er blevet gjort bekendt med de undersøgelser, som kyndige folk har forelagt, at risikoen vil være den mindst mulige ved den metode, der er tilrettelagt, og så kan man altså ikke komme længere, uanset hvor mange tusindedele risikoen er.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jo, det er da rigtigt. Men som jeg sagde før, er det bevist, at det gods, der er kommet over med færger, er der ikke sket noget med, uanset at der er meget med over hver dag f.eks. til Kommune-kemi. Så det er et bevis. Det andet er, hvad der kan ske; det er der selvfølgelig ingen der ved.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Den fg. formand (Grete Schødt):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 131: Forslag til lov om ændring af lov om kommunale valg. (Ophævelse af valgret og valgbarhed for andre udlændinge end statsborgere fra nordiske lande og EU-lande).

Af Aage Brusgaard (FP) og Poul Nødgaard (DF) m.fl.

(Fremsat 18/12 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Indenrigsministeren (Birte Weiss):

Lovforslaget her er en variant af en tankegang, som vi har set i lidt forskellige udformninger tidligere, og derfor kan jeg indskrænke mig til at slå fast, at det ikke er regeringens politik at svække indvandrernes indflydelse i det danske samfund.

Op når det ikke er det, så er det, fordi vi finder det nyttigt, at indvandlerne sidder med dér, hvor beslutninger træffes, og det gælder naturligvis også i kommunal- og amtsråd. At give indvandlerne medindflydelse i de lokale forhold dér, hvor de bor, er jo også et vigtigt led i bestræbelserne på at få dem bedre integreret.

Den nuværende ordning med udlændinges adgang til at deltage i kommunale valg har efter vores opfattelse fungeret godt, og vi håber, at der her ved de kommende kommunalvalg vil være en aktiv deltagelse fra indvandrernes side, ikke blot når de skal ned og sætte deres kryds, men også ved at de er med på opstillingslisterne, for det er kun ved deltagelsen i den politiske proces, at man retvisende er i stand til at afspejle de forhold, der rører sig i lokalsamfundet, og hvor netop integrationen af indvandrere er en væsentlig del, og derfor støtter vi meget, at den lykkeligvis større og større deltagelse i det politiske liv fra indvandrerside skal fortsætte og meget gerne videreudbygges.

Derfor afviser vi lovforslaget. Der er ikke nogen støtte fra regeringen.

Poul Erik Dyrland (S):

Torsdag den 9. november 1995 førstebehandlede Folketinget nøjagtig det samme lovforslag. Ikke overraskende var det også dengang Fremskridtspartiet og Dansk Folkeparti, der stod bag forslaget.

Folketingets Kommunaludvalg lavede en betænkning over forslaget den 2. maj 1996, og den 14. maj 1996, altså for ca. 8 måneder siden, nedstemte Folketinget forslaget med et brag. Der var 7, der stemte for, og 108, der stemte imod forslaget.

Jeg vedgår, at de to partier er i deres ret til at fremsætte forslaget igen – altså 8 måneder efter, at de sidst blev nedstemt – men det er komplet meningsløst at bruge Folketingets tid på sådan noget som det her. Der er intet sket i de forgangne 8 måneder, der kan begrunde, at vi nu igen skal spille tid på det her forslag.

Med disse ord, samt hvad der blev sagt sidst, vi behandlede det her, skal jeg så kraftigt, som det er mig muligt, på den socialdemokratiske gruppes vegne tage afstand fra det her lovforslag.

Erik Jacobsen (V):

Da Venstres ordfører ikke kan være til stede under behandlingen af dette lovforslag, har jeg fået til opgave at fremlægge Venstres synspunkter.

Først tak til ministeren for redegørelsen.

Dette lovforslag er jo genbrug fra sidste samling. Ønsket er jo at omgøre væsentlige dele af den lov, som et stort flertal i Folketinget vedtog for 2 år siden, om udlændinges valgret og valgbarhed til kommunalvalg. Det var også dengang