

har ikke noget at gøre med det, jeg sagde indledningsvis.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

De 15 mio. kr. er tænkt anvendt til at lave et miljøanlæg, der skal opsamle urea, som miljømyndighederne har bedt om, og til ny belægning.

Mig bekendt har der ikke været nogen henvendelse fra forsvaret vedrørende denne sag.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslaget.

Afstemning

Ændringsforslaget forkastedes, idet 13 stemte for, 103 imod.

Lovforslaget som helhed sattes derefter til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 114 stemmer.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Tredje behandling af lovforslag nr. L 171: Forslag til lov om ændring af lov om trafikhavne m.v. (Nævnsbehandling af sager vedrørende tildeling af anløbsplads).

Af trafikministeren (Bjørn Westh).
(Fremsat 19/2 97. Første behandling 25/2 97. Betænkning 13/3 97. Anden behandling 18/3 97).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 104 stemmer (S, V, KF, SF, RV, FP, CD og DF) mod 4 (EL).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Anden (sidste) 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. Første behandling 23/1 97. Betænkning 20/3 97).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Tommy Dinesen (SF):

Venstreavisen Sjællands Tidende skrev i en leder, at når vi fra SF's side var imod farligt gods i togtunnelen, var det ganske givet, fordi jeg var medlem af Sømandenes Forbund og der skulle skaffes nogle arbejdspladser til matroser og andre søfolk.

Må jeg ikke godt sige: Det afgørende for SF med dette forslag er at minimere det værste, der kan ske, nemlig en eksplosion i en togtunnel. Det er blevet beskrevet på den måde, at ved en eksplosion i en togtunnel vil der ske en varmeudvikling på 1.000–1.200 grader. Det vil betyde, at tunnelrørene vil blive beskadigede, og det vil betyde, at den kollektive trafik mellem landsdelene ikke vil kunne benyttes igennem flere år.

Det skal retfærdigvis siges, at trafikministeren er kommet med nogle positive tiltag, og i en pressemeddelelse for nylig hedder det, at togtunnelen under Storebælt er den mest sikre togstrækning, der findes i Danmark.

Det er meget muligt, det skal jeg ikke afgøre, men når man får et konsulentfirma til at skrive, at der kan gå 4.000 år, inden der sker en eller anden ulykke i Storebæltstunnelen, så må jeg altså ryste på hovedet og sige: Er det første dag af de 4.000 år, eller hvad? Den slags ting kan man ikke bruge til noget, og jeg synes, at et konsulentfirma burde holde sig for god til at lave den slags ting.

Det, vi fra SF vil, fordi vi har tilsluttet os og bakker op om, at den kollektive trafik får det løft, er, at man får en tog-tunnel under Storebælt – og også at den bliver bygget først, og det har vi bakket op om hele vejen igennem. Og det, der er formålet med det forslag, som vi har stillet, er at minimere muligheden for det værst tænkelige uheld.

Det, vi vil – og det skal ikke opfattes således, at vi vil give folk tunnelskræk eller komme med andre ting – er at minimere muligheden for, at der sker et kollaps i den kollektive trafik mellem landsdelene. Det ville i hvert fald være forfærdeligt.

Og det, som man bør gøre i denne her sag, som bl.a. også Beredskabsstyrelsen, Forbrugerrådet og andre peger på, er enten at lade farligt gods køre over med lastbiler på broen eller seje det over med en af de giffærger, der er.

Det er jo ikke småting af fragt og farligt gods, der kommer over. De fleste er jo klar over, at der i Nyborg ligger en forbrænding for farligt gods, og derfor er det mange tusind ton årligt, der kommer den vej.

Men som sagt håber vi naturligvis ikke, der sker noget, men vi vil være med til eller forsøge at minimere muligheden for, at der skal kunne ske noget.

Svend Heiselberg (V):

Venstre kan selvfølgelig ikke tilslutte sig det beslutningsforslag, som SF er kommet med, og jeg forstår slet ikke, at hr. Tommy Dinesen er ordfører for dette beslutningsforslag.

Når jeg ikke forstår det, så skyldes det, at jeg anser hr. Tommy Dinesen for et klogt menneske, men hr. Tommy Dinesen må have været under påvirkning af et eller flere af gruppens intelligente eller gale mennesker, som jo trives i enhver mands have.

Men det er jo underligt at tænke sig, at da vi først diskuterede fast forbindelse på Storebælt, havde SF den opfattelse, at der slet ingen fast forbindelse skulle være. Men så skulle der være en fast boret tunnel under hele bæltet, og så fik

man en kombineret løsning, og nu kommer SF med forslag om, at man ikke må bruge den borede tunnel. Det er jo en fantastisk indstilling at have.

Nu står den klar, og jeg håber, at den vil blive brugt til det formål, som den er bygget til, og jeg er klar over, at den tjener et godt formål.

Arne Melchior (CD):

SF skriver i betænkningen, at deres ændringsforslag skal ses som et forslag til at minimere risikoen for en ulykke i tunnelen mest muligt. Og det svarer jo også til, hvad SF's ordfører hr. Tommy Dinesen sagde her for et øjeblik siden.

Jeg synes, det er vigtigt at påpege, at når Folketinget nu om et lille øjeblik med meget stort flertal alligevel nedstemmer SF's forslag, så er det ikke, fordi Folketingets store flertal mindre end SF ønsker at minimere enhver form for risiko. Det er vi alle fælles om.

Og hr. Tommy Dinesen var også fair nok til at sige, at han ikke kunne bestride – sagde han – at tunnelen er den mest sikre strækning, vi overhovedet har. Det ville hr. Tommy Dinesen ikke bestride. Han sagde endda, at det var meget muligt, at dette er korrekt.

Og jeg synes, der skal gå det signal ud over landet, at det er korrekt, at den tunnelforbindelse er sikrere også til overførsel af farligt gods i forskellige grader, end den rangerings- og omladningsmetode, vi hidtil har måttet benytte os af.

Det er jo ikke så få mennesker, der følger Folketingets forhandlinger, siden kanal DK 4 transmitterer alting herindefra, og derfor ulejlig jeg Tinget med at sige dette her, fordi det skal være helt forstået alle steder, at der er taget samtlige de sikkerhedshensyn, der overhovedet er kendt af noget menneske, og der findes jo internationale erfaringer og tusindvis af kilometer tunnel både under vand og under bjerge, og alt er taget med i betragtning.

Det er et område, hvor der findes meget betydelige erfaringer, og derfor skal enhver borger vide, at når nu tunnelen gudskelov tages i brug – og senere resten af forbindelsen – så kan man trygt benytte toget og senere bilen til at færdes dér.

Det er meget, meget vigtigt, at der ikke er nogen mytedannelse, og jeg vil gerne bede den rimelige og fair og, som hr. Heiselberg sagde, endda kloge hr. Tommy Dinesen forstå, at der ikke er ét medlem af dette hus, som ikke har samme intentioner og samme motiver. Og så vil

jeg så også glæde mig over, ligesom hr. Tommy Dinesen gjorde, at der nu i allersidste stund yderligere er gjort enhver ting, som er menneskeligt muligt for, at denne gennemfart skal være maksimalt sikker.

Det er klart, at det er det allersikreste at blive hjemme, men der er jo også dem, der ligger i deres senge derhjemme og dør, så selv det har jo en vis risiko. Men meningen er, at vi skal kunne færdes frit og at vi skal kunne færdes trygt, og det kan vi i denne forbindelse; derfor kan vi ikke tjene SF i at stemme for deres beslutningsforslag.

Tommy Dinesen (SF):

Til hr. Arne Melchior vil jeg godt sige, at det har ligget mig meget på sinde, da vi kom med dette forslag, at det ikke skulle opfattes som en hetz mod tunnelen.

Jeg vil godt sige til hr. Svend Heiselberg, at når vi lavede forslaget i sin tid, var det, efter at Trafikudvalget havde haft diskussioner med dem, der står bag Eurotunnelen, og her siger beredskabschefen for Eurotunnelen jo bl.a., og det kan ses i det optryk, der er i betækningsbidraget, at det er komplet idiotisk – jeg tror, det er det ord, han bruger – det, man gør i Danmark.

En anden ting, som jeg også synes der burde være i tunnelen, men jeg vil ikke stille ændringsforslag, er sprinklere. Sprinklere er noget af det, der kan stoppe en brand eller en eksplosion. Det har man så ikke ment fra DSB's side eller andres, at man skulle have, fordi man er bange for, de går i gang, når toget kommer igennem med stor fart. Jeg mener, det er en mangel.

Og til hr. Svend Heiselberg, som siger, at det jo er fantastisk, for SF var imod nogen fast forbindelse i det hele taget. Ja, det er fuldstændig rigtigt, og så gik vi ind for en boret tog tunnel. Det svarer helt nøjagtigt til den holdning, som Venstre havde dengang, da der var en socialdemokratisk trafikminister, der hed Kjeld Olesen. Da gik Socialdemokratiet og Venstre i regering sammen, og da fik Venstre det væk, at der skulle bygges en fast forbindelse på Storebælt.

Jeg kan forstå, at hr. Svend Heiselberg har meget andet at lave end at høre på de vægtige argumenter, jeg nu kommer med, men jeg kan godt gentage det.

Når hr. Svend Heiselberg siger, det er fantastisk, at SF har skiftet holdning og nu siger ja til en boret tog tunnel, så er det ikke mere fantastisk

end det, Venstre gjorde i sin tid. De var jo imod en fast forbindelse på Storebælt, det var bare fem år før. Man gik i regering med Socialdemokratiet og fik Socialdemokratiet til at bremse, at der skulle være en fast forbindelse på Storebælt. Så der er altså andre end SF, der har skiftet holdning på det her område, bare sådan til almindelig orientering.

Så synes jeg, det er pænt af hr. Svend Heiselberg at sige, jeg er et klogt menneske. Det vil jeg gerne have skriftligt.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg anerkender fuldt ud hr. Tommy Dinesens intentioner med det her forslag, og jeg vil også gerne sige, at jeg er glad for, at hr. Tommy Dinesen ikke vil afvise, at den strækning, vi her taler om, er den mest sikre togstrækning i Danmark.

Regeringen fastholder at afvise beslutningsforslaget fra SF om forbud mod transport af farligt gods gennem tunnelen under Storebælt. Det er bl.a. fordi, det er den bedst sikrede jernbanestrækning i Danmark, og den nu bliver endnu mere sikker end oprindeligt planlagt.

Erfaringerne fra beredskabsøvelsen i januar viste, at der var behov, synes jeg, for visse forbedringer af beredskabet og sikkerheden i Storebæltstunnelen. Jeg drøftede sagen bl.a. med den politiske følgegruppe for Storebæltsforbindelsen og har derefter besluttet, at der skal iværksættes yderligere 24 tiltag til forbedring af sikkerheden.

Det er bl.a. installation af højtaler- og tv-overvågning i tunnelen. Desuden styrkes beredskabet med deltidsberedskab på Sprogø med en bemanning fra Nyborg, således at beredskabet kan komme ned i tunnelen fra begge sider, hvis uheldet skulle være ude.

En liste over samtlige 24 tiltag er vedlagt i min besvarelse af udvalgets spørgsmål nr. 7, stillet i forbindelse med behandlingen af beslutningsforslaget.

Jeg har derimod ikke fundet anledning til at ændre de fastlagte benyttelsesrestriktioner for godstransport i tunnelen, herunder transport af farligt gods. Som nævnt under førstebehandlingen bygger de fastlagte restriktioner på Trafikministeriets rapport fra 1995 om sikkerhed i Storebæltstunnelen.

Der er ikke i forbindelse med de afholdte øvelser og eksperternes vurderinger kommet nye oplysninger frem, der giver grundlag for at ændre på denne vurdering. Derfor fastholdes restriktionerne om, at der ikke på samme tid må

være passagertog og tog med farligt gods i tunnelrørene, og at der ved passage af ét tog med eksplosiver heller ikke må være passagertog i det andet tunnelrør.

Lad mig til sidst understrege, at koordineringsgruppen ved evaluering af beredskabsøvelserne ikke har fundet, at de påpegede forhold og mangler giver anledning til at udskyde den planlagte ibrugtagning af forbindelsen.

Jeg ser derfor frem til, at vi som planlagt kan åbne for normal godstransport den 6. april i år og for passagertrafik den 1. juni i år. Det vil blive to mærkedage i dansk jernbanehistorie.

Hermed sluttede forhandlingene.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning forkastedes, idet 17 (SF, FP og EL) stemte for, 97 (S, V, KF, RV, CD og DF) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Anden behandling af lovforslag nr. L 12: Forslag til lov om ændring af straffeloven, retsplejeloven og lov om udlægning af åndssvageforsorgen og den øvrige særforsorg m.v. (Samfundstjeneste og forstærket indsats mod seksualforbrydelser m.v.).

Af justitsministeren (Bjørn Westh).

(Fremsat 2/10 96. Første behandling 22/10 96. Betænkning 18/3 97).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Margrete Auken (SF):

Det har jo været et langt og i mange henseender meget grundigt forløb, vi har haft i Retsudvalget om det her lovforslag, og meget har ændret sig i

bevidstheden hos os om forskellige dele af forslaget.

Vi var oprindeligt skeptiske over for den øgede brug af samfundstjeneste, fordi det skulle ske sammen med fængselsstraffe. Det er vi gået fra nu; vi er meget glade for den del af forslaget. Vi er også stadig væk meget glade for, at der kommer behandling til de seksuelt kriminelle.

Men hele udvalgsforløbet har samtidig vist, at det er på meget vakkelvorn grund, denne her behandling foregår. Ved et uheld, som vi nok skal få klaret, inden vi får trykt vores betænkning endeligt, er der ikke kommet et svar med, som viser, hvor – lad mig nu sige klodset for ikke at sige kynisk næsten, anstalten i Herstedvester indimellem behandler den gruppe af fanger, som vel er den mest udsatte, vi har.

Det er også nogle, vi alle sammen er bange for – altså folk, der forbryder sig kriminelt, seksuelt mod børn, men som jo meget ofte selv er ofre eller næsten altid selv er ofre og i høj grad har brug for og meget ofte også er motiveret for behandling. Det har vist sig, at i hvert fald i nogle tilfælde har Herstedvester taget meget let på de problemer og set bort fra erkendte selvmordsrisici eller har nægtet at give den behandling, som den dømte ønskede, med den ejendommelige begrundelse, at han ikke var motiveret. Det var jo så det, han var. Men det har jo så pludselig flyttet sig. Det bilag vil vi gerne have optrykt.

Men i det hele taget opfordrer vi dem, der kender forløbet, til, at man støtter SF's forslag om, at der bliver udvidet mulighed for at bruge andre steder end Herstedvester til netop den gruppe. Derfor foreslår vi altså, at man kan bruge Sikringsanstalten og tilsvarende steder, uden at vi siger, de skal bruges til dem alle sammen. Det har vi ikke sagt i vores ændringsforslag.

Vi vil også godt benytte denne lejlighed til at sige, at vores endelige stillingtagen til forslaget, hvis det her ændringsforslag stemmes ned, vil afhænge af den vurdering, vi foretager i hvert fald internt af, hvor meget den bekymring, som er kommet til udtryk, kommer meget klart til udtryk i Enhedslistens betænkning bidrag om det udvidede antal af forvaringsdømte, kan tages for gode varer. Er det en udbredt bekymring, og vil man gøre sig umage for at følge med i, at det her begreb om farlige fanger ikke blot bliver udvidet, fordi der kan komme et pres for at gøre det? Det er en belastning for vores retssystem, når vi har forvaringsdømte siddende på ubestemt tid, og det er altså meget, meget alvor-