

sterens holdning til disse forskelle og argumenter i lyset af det faktum, at hvor farligt gods i dag kun transporteres med jernbane via Storebælt, så vil Øresundsforbindelsens tunneldel have farligt gods både på jernbane og med lastbiler?»

### Begrundelse

Ifølge artiklen »En farlig forbindelse« i bladet Teknikeren, marts 2000, ønsker Øresundskon-sortiet at give fri adgang for lastbilers kørsel med farligt gods over Øresundsforbindelsen mellem kl. 23.00 og 06.00, hvilket betyder 100 daglige lastvognstog læsset med bl.a. dynamit, farlige gasser eller stærkt brandbare væsker, svarende til 15 i timen i tidsrummet fra kl. 23.00 til kl. 06.00.

Ifølge artiklen foreslår konsortiet endvidere lempeligere regler for jernbanens transport med farligt gods end de i dag gældende over Storebælt, både i mængder og i restriktionerne omkring selve kørslen og disse transporters sammenblanding med persontrafik.

Med spørgsmålet ønskes udarbejdet en oversigt som viser forskellene, og hvor ministeren anmodes om at kommentere disse.

### Svar (5/4 2000)

**Trafikministeren** (Jacob Buksti):

Sikkerheden, herunder i relation til transport af farligt gods, i såvel Storebæltstunnelen som på Øresundsforbindelsen har været genstand for grundige undersøgelser. Jeg skal hvad angår Storebæltstunnelen henvise til Trafikministeriets rapport fra november 1995 »Sikkerhed ved transport gennem Storebæltstunnelen«, der indeholder i alt 47 enkelte sikkerhedsforanstaltninger. Hertil kommer et antal yderligere sikkerhedsforanstaltninger, der blev besluttet i marts 1997.

Hvad angår Øresundsforbindelsen skal jeg henvise til rapporterne »Rapport vedrørende vurdering af farligt gods restriktioner« af januar 2000 udarbejdet af arbejdsgruppen »Farligt Gods«, og Beredskabsgruppens notat vedrørende synspunkter om farligt gods-restriktioner af 13. januar, der begge er tilgået Folketingets Trafikudvalg den 11. februar 2000.

Endvidere har Øresundsbro Konsortiet offentliggjort følgende rapporter af relevans for

emnet: »Kyst-Kyst forbindelsen – Sikkerheds-koncept« januar 2000, »Kyst-Kyst forbindelsen – Beredskabsplanlægning« april 1999, »Operational Risk Analysis – ORA-98« marts 1999, »Kyst-Kyst forbindelsen – Beredskabskoncept for driftsfasen« september 1998 og »Analyse af farligt gods på Øresundsforbindelsen« august 1997.

Øresundsbro Konsortiet har den 9. februar 2000 til Færdselsstyrelsen, Jernbanetilsynet og Länsstyrelsen i Skåne Län fremsendt ansøgning om fastlæggelse af restriktioner for transport af farligt gods på Øresundsforbindelsen (kyst-kyst). Der ansøges om:

- Samtlige biltransporter, som kræver farligt gods skiltning i henhold til ADR, er forbudt i tidsrummet kl. 06.00 til 23.00.
- Person – og godstog må ikke være på samme spor i tunnelen under Drogden på samme tid.

Ansøgningen er under behandling i Jernbanetilsynet, Færdselsstyrelsen og Länsstyrelsen i Skåne Län, der forventes at tage stilling inden for den nærmeste tid.

Jeg afventer myndighedernes stillingtagen, der vil offentliggøres når de foreligger.

### Spm. nr. S 2133

Til miljø- og energiministeren (28/3 2000) af:

**Søren Kolstrup** (EL):

»Hvad kan ministeren oplyse om udviklingen i antallet af og den årlige tilgang af nye produkter på det danske marked de seneste 5 år af produkter, som indeholder et af følgende 4 stoffer, som mistænkes for at være allergifremkaldende: formaldehyd, epichlorhydrin, methyl metacrylat og 2,6-di(tert-butyl)-p-cresol, og som alle ifølge Produktregistret er blandt de 25 hyppigst forekommende stoffer i produkter på det danske marked?«

### Svar (5/4 2000)

**Miljø- og energiministeren** (Svend Auken):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, som oplyser følgende:

»Miljøstyrelsen har kontaktet Kontoret for Produktdata under Arbejdstilsynet hvor produktregisteret er placeret, og har fået oplyst at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at