

Bemærkninger til forslaget

Det er forslagsstillernes opfattelse, at transport af farligt gods på togvogne ikke bør finde sted i togtunnelen under Storebælt, fordi en eksplosion, brand og/eller udslip af giftige, ætsende eller på anden måde skadelige stoffer kan få katastrofale konsekvenser for den kollektive trafik mellem landsdelene. En ulykke af ovennævnte art kan afbryde trafikken i mange måneder.

Netop en tunnel er særdeles sårbar ved eksplosioner. I udlandet, bl.a. i USA, er der indført skrappe restriktioner for, hvad der må passere tunneler. Der er forbud mod transport af farligt (herunder eksplosivt) gods i mange tunneler.

Baggrunden for det amerikanske forbud er flere katastrofale ulykker med farligt gods samt det faktum, at effekten af eksplosioner i tunneler forstærkes voldsomt af, at eksplosionen kun kan bevæge sig i retning af de to udveje.

Ved en ulykke den 7. april 1982 i den 1.030 meter lange Caldicott-tunnel øst for Oakland i Californien blev en bilist ramt af en bagvedkørende tankbil. Tankbilen væltede, og den udstrømmende benzin brød i brand.

Temperaturen i tunnelen steg hurtigt til 1000 grader C., hvor den holdt sig i 20 min. Det tog 2½ time, inden branden var under kontrol. Syv personer omkom, og der skete materielle skader for 25 mio. kr.

Ved en lignende ulykke i Velsen i Holland med harmonikasammenstød mellem fem biler gik temperaturen op på 800 grader C, og fem mennesker omkom.

Ovenstående eksempler er tunnelulykker med biler, men der er intet belæg for at tro, at tilsvarende varmeudvikling ikke vil finde sted ved ulykker med tog.

Lektor E. Sonnich Thomsen ved Danmarks Farmaceutiske Højskole mener, »at beslutningstagerne

ofte har en tendens til at overse, forenkle og undervurdere egenskaberne af farligt gods, fordi de ikke forstår det«.

Ifølge DSB's rapport D&V 5.2, »Brandbekæmpelse, redning og rydning. Uheldsberedskab II« (8.1.1993), side 11, er ca. 6 pct. af DSB's gods farligt. Lektor E. Sonnich Thomsen mener, at der i sammenhæng med, at den nævnte transport forbydes generelt i tunnelen under Storebælt, kan opstilles en positivliste, således at visse navngivne kemikalier og produkter alligevel må fragtes på visse specificerede betingelser.

Selv om økonomien i Storebæltsforbindelsen for DSB's vedkommende langtfra tegner til at kunne hvile i sig selv, bør sikkerheden alligevel være det overordnede i beslutningen om farligt gods i togtunnelen – også uanset, at DSB agter at redde økonomien med mere gods i tunnelen.

Korsors borgmester, Flemming Erichsen, har gjort sig til talsmand for, at Beredskabsstyrelsen skal påtage sig sikkerhedskontrol i forbindelse med Storebæltstunnelen. Beredskabsstyrelsen er en uvildig instans, som har den fornødne ekspertise.

I Eurotunnelen mellem England og Frankrig er farligt gods i togtunnelen under Den Engelske Kanal forbudt. Farligt gods skal fortsat fragtes med færger.

Tunnelen under Storebælt har allerede været berørt af en brand. Denne ulykke viser, hvilke problemer selv mindre ulykker kan forårsage for den kollektive trafik mellem landsdelene.

Med andre ord kaos i den kollektive trafik og flere biler på vejene stik imod intentionerne med tunnelen.

Det er derfor forslagsstillernes opfattelse, at man fortsat bør fragte togvogne med farligt gods med færger, hvorved konsekvensen af et uheld formindskes væsentligt sammenlignet med et lignende uheld i tunnelen.