

Bemærkninger til forslaget

Forslaget er i det væsentlige en genfremsættelse af beslutningsforslag B 21 fra folketingsåret 1994-95, forhandlingerne s. 706 og 1316 og Tillæg A s. 567.

Det er forslagsstillernes opfattelse, at transport af farligt gods på togvogne ikke bør finde sted i tunnelen 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 gods i mange tunneler. Baggrunden for det amerikanske forbud er flere katastrofale ulykker med farligt gods samt det faktum, at effekten af en eksplosion i en tunnel 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 udstømmende benzin brød i brand. Temperaturen i tunnelen steg hurtigt til 1.000 grader celsius, hvor den holdt sig i 20 min. Det tog 2 1/2 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 celsius, 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 i sit notat af 11. juli 1994, s. 1-2 vedrørende transport af farligt gods gennem

den kommende tunnel under Storebælt, 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. Uheldberedskab II« af 8. januar 1993, side 11, er ca. 6 pct. af DSB's gods farligt. Lektor E. Sonnich Thomsen mener endvidere i førnævnte notat af 11. juli 1994 s. 8, 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 Storebæltforbindelsen 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.

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

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

Tunnelen under Storebælt har allerede været berørt af en brand. Denne ulykke viste, 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.