

Skriftlig fremsættelse (17. december 1996)

Tommy Dinesen (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jer mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om forbud mod transport af farligt gods gennem tunnelen under Storebælt

(Beslutningsforslag nr. B 81).

Socialistisk Folkeparti genfremsætter nu sit beslutningsforslag fra folketingsåret 1994-95 (B 21) om, at farligt gods på togvogne ikke må fragtes gennem Storebæltstunnelen, og det hænger naturligvis sammen med ulykken med farligt gods i tunnelen under den engelske kanal, Eurotunnelen.

Den ulykke er et direkte og fuldstændigt modbevis til de rapporter og udtalelser, der af trafikpolitiske ordførere i 1994 blev lagt til grund for tilbagevisningen af SF's forslag. Argumenter, der dengang garanterede, at der aldrig kunne ske en ulykke med et godstog under kørsel i tunnelen. Der ville i hvert fald gå flere hundrede år, inden en sådan kunne ske.

Som mit partis ordfører afviser jeg den form for argumentation og »garanti«, og jeg mener, at pressen fortsat manipuleres af A/S Storebæltforbindelsen og DSB i spørgsmålet om, hvorvidt en lignende ulykke kunne ske i Storebæltstunnelen.

I den sag har flere repræsentanter hævdet, at forskellen mellem Euro- og Storebæltstunnelen er, at der kører lastbiler i førstnævnte. Det er korrekt, men det betyder jo ikke, at der ikke transporteres farligt gods på togvognene!

Man kan vel ikke hævde, at det er lastbilernes motorer eller førerhuse, der udgør en fare for eksplosioner. Det er da først og fremmest det farlige gods som f.eks. benzin, kemikalier m.v., der udgør den store fare.

Eksplosionen i Eurotunnelen blev lykkeligvis ikke den store katastrofe, men den forårsager dog alligevel lang tids lukning af tunnelen og dermed tab af store indtægter. I Danmark

havde en tilsvarende ulykke haft den effekt, at den kollektive trafik mellem landsdelene var brudt sammen i den tid, der skulle bruges til reparationer.

For slet ikke at tale om færgetrafikken, som dermed ville blive belastet over ydeevne i og med, at de fleste af færgerne netop var trukket ud af funktion på grund af den faste forbindelse. Et lignende uheld her i landet ville altså betyde, at togpassagerer mellem landsdelene skulle skifte til bus for at komme over bæltet - for siden igen at indtage deres pladser i toget.

I værste fald ville trafikken være afbrudt i op til et år, fordi de elektroniske installationer ville smelte og/eller betonen i tunnelen ville have taget alvorlig skade af de høje temperaturer, som en eksplosion kan udvikle; helt op til 1.000 - 1.200 graders varme.

Endvidere har redningsmandskabet ved Storebæltstunnelen offentligt udtrykt stor bekymring om selve beredskabet ved et uheld i tunnelen.

Næsten samtidig med, at branden i Eurotunnelen brød ud, var der et møde i Korsør, hvor tunnelredningsmandskabet fik besked på, at der skulle spares på kommunikationsmidler og øvelser, samt at mandskabet skulle reduceres.

Det fik tillidsmanden til i TV-Øst at påpege, at sådanne nedskæringer og reduktioner ville få som konsekvens, at redningsmandskabet i tilfælde af en kraftig eksplosion højst kunne tage ud til stedet og konstatere, at eksplosionen var under udvikling.

SF vil med sit forslag minimere muligheden for, at den værst tænkelige situation kan opstå. I SF er vi tilhængere af den borede togtunnel under Storebælt, men samtidig vil vi gøre alt for at prioritere sikkerheden så højt som overhovedet muligt.

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager beslutningsforslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.