

man gør det, hvis han har svært ved at finde ud af det, hvad noget jo kunne tyde på. Jeg har sidet her i cirkus 21 år, og jeg erindrer ikke, at jeg har været bedt om, været tvunget til, ønsket at være eller har været uærlig, trods det at jeg tit har måttet være taktisk.

Så jeg beder hr. Køpke Christensen om at tage den her sag lidt alvorligt og lade være at gå rundt og påstå – det kunne være, hr. Køpke Christensen rejser land og rige rundt og fortæller det samme – at politikere kun undtagelsesvis er ærlige. Min erfaring er den stik modsatte.

Tommy Dinesen (SF):

Lad mig starte med at sige tak til ministeren og til ordførerne. Der er selvfølgelig nogle, jeg vil takke mere end andre; det skal ikke være nogen hemmelighed.

Jeg vil godt starte med generelt og kraftigt at pointere, at SF går ind for togtunnelen, fordi det er en fordel for den kollektive trafik. Vi var i starten – for 10 år siden – imod, at man skulle lave en fast forbindelse, men da man kom så langt, har vi altid argumenteret for togtunnelen som en god ting, og vi foreslog også, at man lavede en togtunnel og ikke noget til bilerne. Det tror jeg man i DSB ville have været glade for i dag, hvis det var sådan, man havde gjort det.

Når jeg siger det, er det også, fordi hr. Brian Mikkelsen i går i regionalradioen, Danmarks Radio i Næstved, udtalte, at nu måtte modstanderne snart indse, at de faste forbindelser på Storebælt var ved at være færdige, men det er ikke det, det drejer sig om for mig.

Når vi har fremsat dette forslag, bliver jeg nogen gange bebrejdet, at jeg tilfældigvis startede – som vi siger til søs – en karriere til søs, og at det skulle være det, der ligger bag forslaget. Det er det ikke. For mig er det spørgsmålet om, hvad konsekvensen er, hvis der sker noget i togtunnelen.

Det er beskrevet i lovforslaget. Der sker en brandudvikling på 1.000-1.200 grader, for i en tunnel kan varmen kun gå to veje, og derved sker der en forøgelse, hvad der ikke gør, hvis det er ude i den fri luft, hvor eksplosionen kan gå ud alle steder. En sådan varme vil gøre, at tunnelrørene ikke kan bruges i i hvert fald de næste år, fordi de skal forstærkes. Det vil også betyde, at alle de elektriske installationer, der er i tunnelen, simpelt hen ikke kan bruges til noget som helst. Det er for at minimere den risiko, at vi fremsætter forslaget.

Jeg kan ikke acceptere eller respektere, når jeg får en rapport, som jeg selvfølgelig har læst, hvor der står, at risikoen for, at noget skal gå noget galt, er én gang hver 4.200 år. Sådan noget vås. Det har man ganske givet også sagt til de franske og engelske politikere, der har spurgt, om der kunne ske noget i Den Engelske Kanal. Har man sagt det, har man i hvert fald bevis på, at sådan noget ikke kan ske! Men det kan man ikke bruge til noget, for én gang hver 4.200 år kan jo ærligt talt være den første dag og hvad så?

Både Trafikudvalget og Jernbanerådet har besøgt og haft diskussioner med dem, der står bag, og dem, der har anlagt Eurotunnelen, og her sagde man på et spørgsmål fra undertegnede, at man ikke ville have farligt gods i Eurotunnelen. Jeg ved godt, at de ikke er lige store. Det ved jeg alt om. Og der er mange andre ting, hvor der er forskel på Eurotunnelen og tunnelen under Storebælt.

Men noget af det, som jeg nok er blevet tilhænger af i dag – det er selvfølgelig for sent, og vi er jo heller ikke en del af det forlig, der ligger – er, at jeg tror, man skulle have lavet sprinklere i tunnelen, som går i gang i tilfælde af, at der sker en varmeudvikling.

Man kender dem om bord i skibene. De var også pillet ned, da »Scandinavian Star« brændte. Havde der været sprinklere, var der aldrig sket noget.

Jeg ved godt, at argumentationen for ikke at have sprinklere er, at de nogle gange vil gå i gang, når der kommer et tog igennem tunnelen, men jeg mener, det er ganske uden betydning, for det vand, der kommer ud af sprinklerne, kan bare pumpes ud igen. Men det er noget, der er kommet til, efter at man eller i hvert fald jeg har set, hvad der er sket rundt omkring.

Og det er da rigtigt, når hr. Brian Mikkelsen, tror jeg det var, sagde, at de ulykker, der omtales, alene er i tunneler med lastbiler, men det skyldes jo, at der er flere tunneler til lastbiler og biltrafik frem for noget andet. I Amerika er det f.eks. sådan, at man ikke må have en gasflaske med, når man kører under en tunnel, fordi eksplosionsfaren øges på grund af den varmeudvikling, der er i en tunnel.

Jeg vil også sige, at vi jo ikke står helt alene med det her. Både Forbrugerrådet og på det sidste også Nyborgs borgmester har jo akkurat de samme argumenter mod at tage farligt gods under tunnelen, som SF, Fremskridtspartiet og Enhedslisten giver udtryk for.