

EUROPAUDVALGET

Alm. del - bilag 741 (offentligt)

Fiolstræde 17 ■ Postboks 2188 ■ DK-1017 København K
Telefon: 77 41 77 41 ■ Telefax: 77 41 77 42 ■ Email: fbr@fbr.dk

Europaudvalget
Folketinget
Christiansborg
1240 København K



Helen Amundsen
Dok. FBR Lib:14235.1/ph

19. marts 2002

Møde i Europaudvalget 21. marts 2003

På Europaudvalgets møde fredag den 21. marts 2003 kl. 10 behandles Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi) den 27. - 28. marts 2003. Forbrugerrådets har følgende kommentarer til et af punkterne på dagsordenen:

Pkt. 15. Forslag til direktiv om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet, KOM(02)769 - præsentation ved Kommissionen

Forbrugerrådet er ikke tilfredse med kravene i det nye forslag til direktiv om sikkerhed i tunneler.

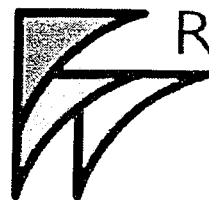
- Det er uhensigtsmæssigt at lægge op til udpegning af mere end én administrativ myndighed.
- De periodiske inspektioner af tunnelen bør foretages oftere end med 5 års interval.
- Processen omkring en fælles, harmoniseret risikoanalysemetode bør fremskyndes (Kommissionens rapport om praksis i de enkelte lande bør fremskyndes).
- Afstanden mellem adgange til selvredning bør maksimalt være 250 m og i visse tilfælde mindre.
- Der skal være nødudgange i alle tunneler uanset længde og belastning.
- Der skal være restriktioner for transport af farligt gods, så forbrugeren kan vælge at gennemkøre tunnelen på tidspunkter, hvor der ikke transporteres farligt gods. Der bør være restriktioner, uanset om tunnelen er oversøisk eller undersøisk.
- Det skal ikke være tilladt for lastbiler at overhale i tunnelen.

./. Se også vedlagte høringssvar af 13. februar 2003 til Trafikministeriet.

Med venlig hilsen

Rasmus Kjeldahl
Direktør

Villy Dyhr
Afdelingschef



Trafikministeriet
3. Kontor
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Helen Amundsen
Dok. FBR Lib:12998.1/ph

13. februar 2003

Høring om forslag til direktiv om sikkerhed i tunneller

Forbrugerrådet har modtaget brev af 27. januar 2003, j.nr. 129-178, vedr. høring om forslag til direktiv om sikkerhed i tunneller.

Forbrugerrådet finder det meget positivt, at der nu etableres fælles europæiske sikkerhedskrav for tunneller, også set i lyset af de voldsomme brande med dramatiske følger i Mont Blanc-tunnelen og Tauer-tunnelen i 1999 og i Gotthard-tunnelen i 2001.

Det er Forbrugerrådets opfattelse, at udarbejdelse af krav til jernbanetunneler også bør være et højt prioriteret område, og at man specielt bør se på, hvordan sikkerhedskravene kan harmoniseres for kombinerede vej- og jernbanetunneler.

Artikel 4

Den administrative myndighed

Det er Forbrugerrådets opfattelse, at sikkerhedstilrettelæggelsen på nationalt plan samt fordeling af roller og ansvar er meget afgørende faktorer for, om tingene kommer til at fungere. Og Forbrugerrådet er derfor ikke enig i, at det ifølge artikel 4 skal være muligt at udpege mere end én administrativ myndighed, der skal have det generelle ansvar for alle tunnelens sikkerhedsaspekter. Eksisterer der kun én administrativ myndighed vil det lette kommunikationen, det viser Forbrugerrådets erfaringer fra Storebælt- og Øresundstunnelen. Er der tale om tunneler mellem to medlemslande, er det naturligvis relevant at udpege en administrativ myndighed i hvert af medlemslandene.

Artikel 5

Inspektionsorgan

Forbrugerrådet kan tilslutte sig, at en organisation, der deltager i en tunnels driftsledelse, ikke kan godkendes som et inspektionsorgan. Derimod finder Forbrugerrådet det ikke rimeligt, at

den administrative myndighed selv kan udføre inspektionsfunktionen. Inspektionsorganet bør være en uafhængig organisation.

Artikel 6

Tunnelens driftsledelse

Forbrugerrådet kan tilslutte sig kravet om, at tunneler beliggende mellem to medlemslande kun skal have en og samme driftsledelse.

Under pkt. (2) og (3) beskrives procedurerne i forbindelse med udarbejdelse af forklarende rapport/undersøgelsesrapport i forbindelse med et uheld. Det er her Forbrugerrådets opfattelse, at der i forbindelse med en ulykke altid bør udarbejdes en undersøgelsesrapport, hvor omstændighederne ved ulykken analyseres. Undersøgelsesrapporten, der skal sendes til den sikkerhedsansvarlige og til redningstjenesterne, er et nyttigt værktøj, der kan hjælpe til at forebygge lignende ulykker.

Artikel 7

Sikkerhedsansvarlig

Forbrugerrådet finder det yderst vigtigt, at den sikkerhedsansvarlige skal være uafhængig i alle sikkerhedsrelaterede spørgsmål vedr. vejtunnelen.

Artikel 12

Periodiske inspektioner

En førstegangsinpektion udført inden for et tidsrum på fem år efter direktivets ikrafttrædelse synes som en uforholdsmæssigt lang tidsfrist, også når man tager målene i artikel 11 (6) i betragtning. Ligeledes finder Forbrugerrådet, at to på hinanden følgende inspektioner bør udføres med et kortere interval end fem år. Intervallet kan eventuelt være afhængigt af tunnelens belastning.

Artikel 13

Risikoanalyse

Forbrugerrådet er enig i, at risikoanalyser skal udføres af et uafhængigt organ, men mener samtidig, at man bør arbejde hen mod en fælles harmoniseret risikoanalysemetode, der sikrer, at det samme høje sikkerhedsniveau opnås i alle medlemslande. Dog finder Forbrugerrådet, at det bør være muligt at fremskynde Kommissionens rapport om den anvendte praksis i medlemslandene. Der bør ved valg af metode lægges vægt på åbenhed og gennemsigtighed for offentligheden. Ligeledes bør man inddrage den eksisterende ekspertviden på risikoanalyseområdet, når en fælles metode skal vedtages i henhold til proceduren i artikel 16.

Artikel 14

Undtagelse for nyskabende teknik

Man skal med direktivets krav ikke hindre udvikling og installering af nyskabende sikkerhedsudstyr eller anvendelse af nyskabende sikkerhedsprocedurer, der kan føre til et bedre beskyttelsesniveau end eksisterende teknologier. Men en behørigt dokumenteret anmodning om undtagelse fra direktivets krav fra driftsledelsen til den administrative myndighed bør altid vendes med den sikkerhedsansvarlige samt inspektionsorganet. I de tilfælde, hvor to medlemslande er involveret, bør begge landes administrative myndigheder være enige om undtagelse, førend en anmodning sendes til Kommissionen.

Forbrugerrådet finder det af afgørende betydning, at en anmodning om undtagelse fra direktivets krav forelægges Kommissionen.

Artikel 16

Udvalgsprocedure

Artikel 16 bør give mulighed for at inddrage ekspertviden i udvalgsproceduren.

Det har på grund af den korte tidsfrist ikke været muligt for Forbrugerrådet at gå ned i alle detaljer i bilagene, men i det følgende ses de foreløbige kommentarer.

BILAG I

1. Infrastrukturforanstaltninger

1.3 Flugtveje

1.3.1 Det er uklart, hvad der menes med, at den administrative myndighed selv fastsætter kravene til flugtveje. Hvilke krav er det, den administrative myndighed selv kan fastsætte?

1.3.2 Det er også her uklart, hvad der menes med anlæg af særlige flugtveje eller sikkerhedskorridorer.

1.5 Nødudgange

1.5.1 Forbrugerrådet finder, at kravet til afstanden mellem adgange til selvredning generelt maksimalt bør være 250 m og gerne helt ned til 150 m i stedet for de foreslåede 500 m. Dette begrundes i, at både personer med begrænsede fysiske evner og familier med børn skal have mulighed for at komme frem til nødudgangene også i en paniksituation. På Storebælt er afstanden mellem tværtunnelerne 250 m, og på Øresundsforbindelsen er afstanden mellem flugtvejene i vej-tunnelen 150 m, mens afstanden mellem flugtvejsdøre i de to jernbanetunnelrør er 75 m.

En ændring i afstand mellem flugtveje bør også få betydning for pkt. 1.11.2, hvor det også bør være obligatorisk med nødudgange i klasse IV og V.

1.7 Supplerende bestemmelser for dobbeltrørstunneler

1.7.3 Se kommentar under 1.5.1

1.10 Supplerende forskrifter for undersøiske tunneler

Det er Forbrugerrådets opfattelse, at der bør gives restriktioner for transport af farligt gods uanset, om tunnelen er undersøisk eller oversøisk. Der bør være restriktioner i form af begrænsning af tidsrum, der kan give forbrugerne mulighed for at køre igennem, når der ikke transporteres farligt gods. Ligeledes bør der være mængdebegrænsning på visse fareklasser uanset tidspunkt for gennemkørsel. Det bør også overvejes nøje, hvilke restriktioner der skal gælde, såfremt en vej-tunnel er kombineret med en jernbanetunnel.

1.11.2

Forbrugerrådet er ikke enig i de valgmuligheder, der gives for tunneler i klasse III, IV og V. Tabellen giver bl.a. mulighed for, at tunneler i klasse IV med en trafikintensitet på mindre end 500 biler pr. døgn og med en længde på op til 3 km kan undlade etablering af nødudgange, automatisk alarmering i forbindelse med uheld, branddetektion og brandhaner, hvilket Forbrugerrådet under ingen omstændigheder kan tilslutte sig. Samtidig gives der i tabellen mulighed for at vælge, om man ønsker ildslukkere i tunnelen for klasse IV og V, mens der i 1.11 Minimumsudstyr kræves systematisk installering af ildslukkere mindst for hver 150 m. Hvorledes hænger disse modstridende krav sammen?

2. Foranstaltninger, der vedrører driften

2.2 De sikkerhedsansvarliges rolle

Forbrugerrådet finder, at anmeldelse af tunnelbrande også bør tilgå Kommissionen.

2.4 Uheldsstyring

2.4.2 Forbrugerrådet mener, at der også bør fastsættes udrykningstider for de andre tunnelklasser, da det er en meget afgørende faktor for redningsindsatsen.

2.7.1 Se kommentar under 1.10

2.8 Overhaling i tunneler

Det er Forbrugerrådets holdning, at overhaling for lastbiler i tunneler ikke bør tillades. Det er med til at stresse andre trafikanter, og da der kun er tale om begrænsede strækninger, kan et forbud ikke have de store konsekvenser for transportsektoren, men til gengæld gavne sikkerheden.

Bilag II

1. Godkendelse af byggeprojekt

I anden pind introduceres "tunnelledelsen". Der er i direktivet ingen beskrivelse af, hvem der udpeger tunnelledelsen, hvem der er repræsenteret i tunnelledelsen, eller hvilke opgaver og hvilket ansvar der knytter sig til tunnelledelsen.

Bilag III

Skiltning i tunneler

Det bør fremgå, at såfremt der anvendes symboler og piktogrammer, der endnu ikke er internationalt anerkendte, bør disse symboler og piktogrammer testes således, at man sikrer, at forbrugere forstår betydningen.

Med venlig hilsen

Villy Dyhr
Afdelingschef

Helen Amundsen
Ingeniør