

[Justitsministeren]

tional transport, og i en række bekendtgørelser, der med hjemmel i hhv. færdselsloven og brandloven fastsætter regler for national transport i Danmark af visse grupper af farlige stoffer.

Begge de nævnte regelsæt indeholder bestemmelser om en række sikkerhedsforskrifter, f. eks. med hensyn til afmærkning og sikkerhedsudstyr, der skal være opfyldt, forinden en transport må iværksættes. Kontrollen med overholdelsen heraf udøves af statens brandinspektion og politiet.

Efter at Danmark med virkning fra den 1. august 1981 har tiltrådt ADR-konventionen, har justitsministeriet taget spørgsmålet om revision af de regler, der gælder for nationale transportere, op til behandling med henblik på at tilvejebringe en højere grad af koordinering mellem disse og de regler, der gælder for international transport (ADR-konventionen). Justitsministeriet sigter mod en generel bekendtgørelse om transport af farlige stoffer indeholdende de fælles regler for alle nationale transportere suppleret med detaljerede tekniske forskrifter gældende for de enkelte grupper af stoffer. Udkastet til den generelle bekendtgørelse vil være færdigudarbejdet i løbet af kort tid, hvorefter de nugældende bekendtgørelser vil blive afløst af de nye regler, efterhånden som arbejdet med de tekniske detailforskrifter kan færdiggøres.

I henhold til ADR-konventionen skal chauffører, der efter den 1. januar 1983 udfører transportere, der er omfattet af konventionen, have gennemgået en særlig uddannelse. En sådan uddannelse er allerede i gang. Den forestås af direktoratet for arbejdsmarkedsuddannelserne. Der undervises bl.a. i de i ADR-reglerne nævnte sikkerhedsforskrifter, førstehjælp m.v.

En række politifolk har endvidere allerede gennemgået en særlig uddannelse på dette specielle felt, ligesom der på politiskolens kursusplan nu er optaget et særligt kursus vedrørende transport af farlige stoffer m.v.

Spm. nr. 636

Til *ministeren for offentlige arbejder* (21/4 82) af:

Holger K. Nielsen (SF):

»Vil ministeren arbejde for, at den nedlagte Kalundborg-Slagelse-bane genåbnes?«

Begrundelse

Som anført af SiD i Kalundborg vil en genåbning af banen kunne give fast beskæftigelse til 20 mennesker, og retableringen af banen og landskabet langs den kan give omgående beskæftigelse til 15-20 mand. Det kan forestilles, at retableringen i størst muligt omfang varetages af unge arbejdsløse.

En genåbning af banen vil således kunne yde et bidrag til bekæmpelse af ungdomsarbejdsløsheden og arbejdsløsheden i øvrigt, på samme tid som den vil forbedre trafikmulighederne i området, idet rejsetiden mellem Kalundborg og Slagelse kan nedsættes til 35 minutter mod en time med bus.

Besvarelse (3/5 82):

Ministeren for offentlige arbejder (J. K. Hansen):

Persontrafikken på banestrækningen Slagelse-Værsløv(-Kalundborg) blev indstillet i 1971. Delstrækningen Slagelse-Gørlev blev ved denne lejlighed omdannet til godsbane, medens delstrækningen Gørlev-Værsløv blev nedlagt.

For delstrækningen Slagelse-Høng gælder endvidere, at denne benyttes af privatbanetogene fra Høng-Tølløse Jernbane, som gennemfører alle sine tog til henholdsvis fra Slagelse. Privatbanen betjener således fortsat de tidligere DSB-standsningssteder Havrebjerg, Løve og Høng.

På delstrækningen Gørlev-Værsløv er sporarealet bevaret på DSBs hænder, og det gamle spor ligger der også fortsat.

Ansvar for planlægningen af den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet ligger i henhold til lov nr. 114 af 29. marts 1978, kollektivtrafikloven, hos amtsrådene.

I forbindelse med amtskommunernes region- og trafikplanlægning har der fra forskellige side været fremført tanker og ønsker om genoptagelse af kørsel med lokal- eller regionaltog på flere godsbaner, herunder bl. a. godsbanen/den nedlagte bane Slagelse-Gørlev-Værsløv.

DSB er indstillet på at deltage i eventuelle af amtskommunerne initierede overvejelser om eventuel genoptagelse af togtrafikken. Det kan således nævnes, at DSB f. eks. deltager i en arbejdsgruppe om genoptagelse af