

Bilag 1

Nogle af udvalgets spørgsmål til ministeren for offentlige arbejder og dennes svar herpå

Spørgsmål 7:

Det ønskes oplyst, hvor store mængder klor der i øjeblikket transporteres på godsbanesystemet gennem København, samt oplyst, hvilke præcise regler der gælder for disse transporter.

Spørgsmål 8:

Hvilke øvrige farlige stoffer transporteres på godsbanenettet gennem København, og hvilke præcise regler gælder for disse transporter?

Spørgsmål 9:

Hvilken stigning i transporterne af farlige stoffer kan der forventes, hvis DanLink-projektet gennemføres?

Svar:

Opgørelser viser, at der i gennemsnit transporteres 1 fyldt klortankvogn om dagen ad godsforbindelsesbanen gennem København.

Intet tyder på, at klortransporterne vil stige som følge af DanLink. Dette bekræftes af de svenske og tyske firmaer, der er interesserede i disse transporter. Der er således ikke, som det har været hævdet i pressen, indgået aftaler om store nye klortransporter mellem svensk og fransk industri.

Foruden klor transporteres også andre farlige stoffer i godstog gennem København. Gennemsnitligt udgør mængden af farligt gods ca. 5 pct. af de samlede befordrede godsvogne på godsbaneringen gennem København.

Farligt gods er imidlertid mange ting. Og så malerverer, jagtpatroner og gammelt papir er klassificeret som farligt gods.

Af denne samlede mængde farligt gods udgør de virkelig farlige stoffer som klor og ammoniak kun en mindre del.

Ikke alle stoffer kan transporteres ad jernbane; således kan der normalt ikke transporteres højradioaktive stoffer med jernbane.

Med DanLink forventes der ingen stigning af betydning i mængden af disse virkelig farlige stoffer.

I Danmark findes klare regler for indsatsen ved eventuelle uheld med farlige stoffer.

Det er af miljøministeriet bestemt (vejledning nr. 8/74), at det er den lokale brandinspektør, der leder den egentlige beredskabsindsats i forbindelse med uheld og ulykker med farligt gods.

Beredskabet er opbygget i 3 trin, således at det er muligt fleksibelt at indsætte det eller de nødvendige beredskabstrin, alt efter ulykkens omfang.

Den overordnede ansvarlige myndighed på ulykkesstedet, brandinspektøren (udrykningslederen), skal sørge for, at alle praktisk mulige foranstaltninger iværksættes for at begrænse skadevirkningerne.

DSBs rolle indskrænker sig således i princippet til kun at omfatte alarmering over alarmcentralen. Alle DSB-medarbejdere i driften har modtaget instruktionsmateriale, der angiver, hvad der skal gøres i tilfælde af uheld.

Indtil det lokale brandvæsen når frem, har DSB-personale dog til opgave f.eks. eventuelt at standse udstømningen af farligt stof, forhindre videre udbredelse og eventuelt inddæmme det farlige stof.

Til hjælp hermed har DSB på alle stationer, godsekspeditioner, kommandoposter og fjernstyringscentraler et ringbind med civilforsvarsstyrelsens indsatskort, hvori bl.a. er angivet, hvordan man begrænser uheldet, symptomer ved påvirkning, førstehjælp og stoffets farlige egenskaber (eksplosionsfare, giftighed m.v.).

DSB ofrer endvidere betydelige ressourcer på uddannelse af personalet i omgang med farligt gods.

Til DanLink-trafikken knyttes i øvrigt et elektronisk informations- og overvågningssystem, der til enhver tid kan oplyse om et godstogs placering, antal vogne og disses indhold.