

Gennem informationssystemet kan det med få minutters varsel oplyses, hvad en godsvogn læsset med farligt gods indeholder, og godsvognens nøjagtige placering på ruten vil kunne oplyses.

#### *Spørgsmål 10:*

Hvor stor er den svenske eksport af farlige stoffer, og hvor stor en del af denne transporteres gennem Danmark, henholdsvis på bane og vej?

#### *Svar:*

På baggrund af statistiske oplysninger, der på nuværende tidspunkt foreligger for DSB, må det foreløbigt skønnes, at der årligt med bane og bil transporteres i størrelsesordenen 0,5 mill. tons farligt gods mellem Sverige og kontinentet. Heraf passerer ca. halvdelen via Danmark, og af disse ca. 0,25 mill. tons farligt gods går ca. 0,2 mill. tons på bil, mens de resterende 0,05 mill. tons transporteres på bane.

Af Sveriges samlede udveksling af farligt gods med kontinentet foregår således ca. 10 pct. på bane gennem Danmark.

Ved farligt gods forstås i denne besvarelse udenrigshandelsstatistikens varekategorier: brændstof, kemiske produkter, plastic og farver.

#### *Spørgsmål 14:*

Hvilke typer af farligt gods transporteres i dag med jernbane ad godsbaneringen?

#### *Svar:*

Alle former for gods, som er godkendt til transport på jernbane, og som i henseende til emballering og registrering tilfredsstiller de i internationale konventioner om transport af farligt gods på jernbane fastsatte regler, kan optræde på godsbaneringen.

I henhold til reglerne om international transport af farligt gods, RID (Reglement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses) er godset delt op i 8 hovedklasser.

DSB har i maj måned 1985 foretaget en opgørelse af mængden af farligt gods på jernbane, der via overfarterne Helsingør-Helsingborg og Frihavnen-Malmø blev transporteret mellem Danmark og Sverige.

Denne opgørelse viser, at der er forekommet gods tilhørende samtlige 8 hovedklasser.

Opgørelsen viser tillige, at der i alt i den pågældende måned mellem Danmark og Sverige blev transporteret 769 vogne, der efter RID-bestemmelserne klassificeres som farligt gods. Heraf var de 180 vogne tomme. I alt blev der i maj 1985 overført 15.049 vogne, hvoraf følger, at 5 pct. af vognene var klassificeret som farligt gods.

Opgørelsen omfatter ikke blot vognladninger med farligt gods, men også mindre partier af sådant gods.

Videre kan det oplyses, at der blev overført 22 vogne læsset med klor – altså mindre end én pr. dag.

Den helt overvejende del af den trafik i maj 1985, som der er redegjort for ovenfor, vil også have passeret godsbaneringen.

Også efter etableringen af DanLink må det forventes, at et bredt udsnit af farligt gods vil optræde på strækningen, men DSB forventer ingen vækst i disse godsmængder.

Der har i pressen optrådt forlydender om, at der kunne blive tale om transport af atomaffald og -brændsel via DanLink. Sådanne forlydender kan umiddelbart afvises. Højradioaktive stoffer kan normalt ikke transporteres på jernbane.

Bortset fra mindre og helt ufarlige transporter fra Risø til landets sygehuse kræver transport af radioaktive stoffer i hvert enkelt tilfælde særlig tilladelse fra sundhedsstyrelsen, statens institut for strålehygiejne. Instituttet fastsætter i hvert enkelt tilfælde de nærmere bestemmelser om befordring, overvågning og eventuel ledsagelse af sådanne transporter.

DSB har forsvindende få transporter af denne art, ca. 4 på årsbasis.

#### *Spørgsmål 22:*

I fortsættelse af spørgsmål 18 ønskes oplyst, om der ingen forpligtelse ligger til at isolere, hvis støjspidsværdien stiger med 1 dB(A).

#### *Svar:*

Der ligger i lovforslaget ingen forpligtelse til at isolere mod støj i tilfælde af, at støjspidsværdien stiger med 1 dB(A), medmindre den resulterende spidsværdi overstiger 90 dB(A). Det kan oplyses, at de udførte støj-