

[Ministeren for offentlige arbejder]

for at overføre befordringen af farligt gods til kollektive transportmidler.

En stor del af de tankvogne, der transporteres med DanLink, indeholder i øvrigt ikke farligt gods. Således transporteres bl.a. et stort antal vogne læsset med vin.

Begrebet »farligt gods« omfatter en lang række godsarter, som i den offentlige debat ikke opfattes som særlig risikobehæftede, f.eks. cellulose, papiraffald, spraydåser, maling og alkohol (flammepunkt under 55°C).

Banernes markedsandel for farligt gods udgør kun ca. 3 pct.

Der befordres ikke farligt gods ad den anden strækning gennem København (Boulevardbanen).

Spm. nr. S 1377

Til *arbejdsministeren* (1/7 87) af:

Jytte Andersen (S):

»Vil ministeren redegøre for baggrunden for Arbejdstilsynets godkendelse af arbejdspladserne, der ligger umiddelbart under højbanen ved Nørrebro Station?«

Begrundelse

Flere arbejdspladser, der ligger direkte under banearbejdet med hårde belastninger, synes at være direkte sundhedsskadelige, både hvad angår støj og risiko for betonedfald.

Svar (10/7 87):

Arbejdsministeren (Henning Dyremose):

På baggrund af en udtalelse fra Direktoratet for Arbejdstilsynet kan jeg oplyse følgende:

I begrundelsen for spørgsmålet henvises til, at flere arbejdspladser synes at være direkte sundhedsskadelige, både hvad angår støj og risiko for betonedfald.

Ifølge arbejdsmiljøloven er der ingen pligt til at forelægge planer for indretning af lokaler for Arbejdstilsynet, og arbejdspladserne er derfor ikke godkendt af Arbejdstilsynet.

Imidlertid har Arbejdstilsynets kreds Københavns og Frederiksberg kommuner fået forelagt planer til udtalelse i forbindelse med indretningen af DSB-restaurant og -kiosk. I den forbindelse konstaterede tilsynet for disse lokalers vedkommende, at der ved projek-

tets planlægning i 1981 var taget højde for eventuelle støjgener, idet der var projekteret nedhængte lofter med Rockfon støjdæmpende elementer, som i praksis har vist sig at have en tilfredsstillende støjdæmpende effekt over for de daværende udefra kommende støjpåvirkninger.

Arbejdstilsynet ser ikke senere at have modtaget klager fra arbejdspladserne.

Kredsen har den 3. juli 1987 besøgt de berørte virksomheder under højbanen med undtagelse af en natklub.

De besigtigede lokaler er udstyret med tilsvarende loftskonstruktioner som DSB-restauranterne.

Ingen af de adspurgte følte sig nævneværdigt generet af togtrafikken. S-togtrafikken virker ikke mere generende end gadetrafikken, men den gennemgående godstrafik kan virke generende, især ved telefonsamtaler.

For så vidt angår betonedfald viste en besigtigelse den 3. juli 1987 af selve betondækket i nr. 135, at der var enkelte revner i dette, hvorigennem der skete en svag gennemsvivning af regnvand. Personalet i de heraf berørte virksomheder oplyste, at en ingeniør fra DSB havde besigtiget disse revner, der ifølge det oplyste ikke indebærer risiko for betondækkets bæreevne.

Støjforurening fra togtrafik m.v. er i øvrigt reguleret ved miljøbeskyttelseslovgivningen, og forsvarligheden af bygningers konstruktion er reguleret ved byggelovgivningen.

Spm. nr. S 1378

Til *ministeren for offentlige arbejder* (1/7 87) af:

Jytte Andersen (S):

»Kan ministeren oplyse, om der inden for de seneste år har været foretaget sikkerhedsundersøgelser af betonfundamentet ved højbanen ved Nørrebro Station?«

Begrundelse

Betonfundamentet ved højbanen forekommer forfaldent og forsømt. Flere steder er betonen afskallet, og de underliggende jernpiller er direkte udsat for vejrlig – med tiltagende rust til følge.

Ved etablering af DanLink-ruten er beboernes opmærksomhed over for dette forfald skærpet.