

[Ministeren for offentlige arbejder]

skriver således på side 31 i afgørelsen: »Ved gennemførelsen af DanLink opretholdt man en transport af farligt gods – herunder klor – gennem Danmark, hvor en svensk-tysk disposition med en søværtsgående godsroute direkte fra Sverige til Tyskland var planlagt til at føre disse transporter uden om Danmark.«

Dette var ikke problemstillingen. Det var ikke på tale at ophøre med befordringen af jernbanetransitgods (ej heller klor) gennem Danmark mellem Sverige og Kontinentet. DanLinkprojektet tog sigte på at styrke jernbanetraffikkens samlede konkurrenceevne i den internationale trafik, bl.a. i forhold til vejtrafikken, som også transiterer gennem Danmark.

Miljøankenævnets betragtninger vedrørende vindforhold og afstand fra boliger til banelegeme giver mig ikke anledning til umiddelbare bemærkninger, ligesom jeg ikke skal kommentere Miljøankenævnets betragtninger vedrørende risikoforholdene ved Sojakagefabrikken.

Afsluttende må jeg konstatere, at DSB i henhold til internationale aftaler er forpligtet til at befordre farligt gods, når dette er læsset m.v. i overensstemmelse med forskrifterne i RID (Règlement concernant le transport International des marchandises Dangereuses).

### Spm. nr. S 764

Til *ministeren for offentlige arbejder* (2/3 87) af:

**Jytte Andersen (S):**

»Vil ministeren redegøre for, hvilke initiativer Miljøankenævnets afgørelse om klorproduktionen på Islands Brygge giver anledning til, hvad angår daginstitutionernes placering, sikkerhedsforanstaltninger, varsling af beboere ved uheld og kontrol af klortransporter?«

### Begrundelse

I Miljøankenævnets afgørelse anbefales bl.a. en ændret placering af de nærliggende børneinstitutioner og opstilling af »så mange klordetektorer udendørs, at ethvert betydende klorudslip vil aktivere mindst én detektor.«

*Svar* (9/3 87):

**Ministeren for offentlige arbejder** (Nør Christensen):

Miljøankenævnets afgørelse giver mig ikke umiddelbart anledning til nye initiativer, ud over at afgørelsen naturligvis vil blive indgående studeret.

Det er allerede med Statens Brandinspektion aftalt, at der mellem brandinspektører og DSBs områdechefer skal tages kontakt med henblik på at sikre hurtig og korrekt information og indsats i tilfælde af uheld med jernbanetransport af farligt gods.

Endvidere er der indledt et samarbejde mellem DSB, politiet, Københavns Brandvæsen og Københavns Kommunes Miljøkontrol med henblik på at sikre løbende information om DSBs befordring af farligt gods. I den forbindelse kan jeg oplyse, at DSB har tilbudt Københavns Brandvæsen at få opstillet en terminal tilknyttet DSBs edb-baserede godstransportstyringssystem (GTS).

Med dette hjælpemiddel vil der til enhver tid kunne indhentes oplysninger om, hvilke godsarter der er opstillet på hvilke spor, samt om indholdet i ethvert godstog.

DSB har endvidere iværksat en række yderligere forholdsregler med henblik på at skærpe kontrollen med, at RID-bestemmelser og supplerende nationale sikkerhedsbestemmelser overholdes.

Jeg kan endvidere henvise til, at der under Justitsministeriet er nedsat et udvalg, der generelt skal se på samordning af regler og ansvar i forbindelse med transport af farligt gods.

Generelt må jeg sige, at ansvaret for indsats og varsling m.v. i forbindelse med uheld med farligt gods henhører under de sædvanlige indsatsmyndigheder, hvilket i første række er brandvæsen og politi og dernæst civilforsvaret.

Men hensyn til daginstitutionernes placering vil jeg dog gøre den bemærkning, at selv om man skulle lægge Miljøankenævnets sammenlignende risikoanalyse til grund, vil man ikke deraf kunne udlede, at der skulle bestå en større risiko for den enkelte børnehave eller bolig, som ligger tæt ved DanLinktrafikken, end den, der foreligger for naboerne til Dansk Sojakagefabrik.

Miljøankenævnet konstaterer, »at der må forventes ikke færre uheld på DanLink i Kø-