

godsets emballering, læsning og mærkning, ligesom der fastsættes krav til det materiel, hvori godset befordres. RID pålægger endvidere godsforsenderen at emballere og læsse godset efter forskrifterne samt at give alle informationer, der er nødvendige for godsets befordring.

Det fremgår bl.a. af RID, at vogne, der befordres gennem Storebæltstunnelen med eksplosivstoffer og genstande med eksplosivstof, højst må indeholde 5 tons nettoeksplosivstof pr. vogn, jf. besvarelsen af spørgsmål nr. S 3300.

I forbindelse med jernbanetransport af ammunition og eksplosivstoffer udfærdiger forsvaret fragtbrev med angivelse af nettoeksplosivstofmængde.

Kontrollen med overholdelse af bestemmelserne i RID påhviler DSB.

Forsvarsministeriet har i sin behandling af spørgsmålet inddraget Trafikministeriet. Det er herfra oplyst:

I DSB's Sikkerhedsreglement findes desuden regler, der udbygger bestemmelserne i RID om anvendelse af beskyttelsesvogne ved befordring af eksplosivstoffer samt om forudmelding af eksplosivstoftransporter.

For så vidt angår transport af farligt gods gennem Storebæltstunnelen er det besluttet, at der ikke samtidig må være passagertog og tog med farligt gods i samme tunnelrør, og at der ved passage af et tog med eksplosiver heller ikke må være passagertog i det andet tunnelrør.

Ved modtagelse af sendinger med eksplosivstoffer kontrollerer DSB, at fragtbrevet er korrekt udfyldt, at vognene er korrekt forsynet med faresedler og i forskriftsmæssig stand, samt at nettoeksplosivstofmængden ikke overstiger 5 tons.

Oplysninger om samtlige godsvogne i Danmark, herunder vogne med farligt gods, registreres i et særligt styringssystem, kaldet GTS-systemet. Via GTS-systemet gives alle nødvendige oplysninger om farligt gods til rangerpersonale, lokomotivførere og fjernstyringscentraler.

For at sikre at tog med farligt gods og passagertog ikke samtidigt befinder sig i samme tunnelrør, er køreplanen planlagt ud fra den forudsætning, at samtlige godstog medfører farligt gods.

For yderligere at sikre at der ved transport af eksplosivstoffer ikke er et passagertog i det andet tunnelrør, planlægges transporter indeholdende eksplosivstoffer normalt overført om natten.

## Spm. nr. S 3362

Til boligministeren (9/9 97) af:

**Villy Søvnald (SF):**

»Hvordan mener ministeren, den planlagte reduktion af rammen for den offentlige byfornyelse vil påvirke bygge- og anlægsaktiviteten i 1998, 1999, 2000 samt 2001, og mener ministeren, at det er en fornuftig reaktion på eventuelle flaskehalsproblemer i bygge- og anlægssektoren?«

## Begrundelse

I finanslovsforslaget lægger regeringen op til en beskæring af den offentlige byfornyelse med 600 mill. kr. Ifølge både Entreprenørforeningen, Håndværksrådet, Byggeriets Arbejdsgivere og Byfornylsesselskabet Danmark er dette indgreb »et uegnet instrument når risikoen for overophedning i byggeriet skal dæmpes«, for »der går som regel 3-5 år, fra kommunerne får fingrene i byfornylelsesmidler, til håndværkerne står klar med murske og sav. Dermed vil et eventuelt indgreb i den offentlige byfornyelse først virke effektivt omkring årtusindskiftet, lyder vurderingen« (citat fra telegram fra Rit-zau).

Man risikerer tilsyneladende med indgrebet at bremse byfornyelsen uden nogen grund og endda med mulighed for, at den lavere aktivitet først slår igennem i en helt anden konjunktursituation, end den nuværende – måske en situation med en større arbejdsløshed i bygge- og anlægssektoren.

Det ønskes oplyst, om ministeren deler organisationernes vurdering af den tidsmæssige fordeling af virkningen af det foreslåede indgreb, og om det på den baggrund er et adækvat indgreb.

## Svar (16/9 97)

**Boligministeren (Ole Løvig Simonsen):**

Ledigheden i bygge- og anlægssektoren har været faldende siden 1994 og ligger for øjeblikket på et meget lavt niveau. For at undgå de flaskehalsproblemer, som vi så i midten af 1980'erne, har regeringen derfor fundet det nødvendigt at dæmpe aktivitetsstigningen. Regeringen har i den forbindelse tilstræbt at fordele dæmpningen så bredt som muligt.