

Det fremgår i øvrigt af det foreliggende materiale (Risøs rapport, januar 1980, bilag 3, pag. 38), at der er sket 7 klorulykker forårsaget af lagertanke, alle sket før 1952. Sandsynligheden for at få en sådan fordeling – 0 ulykker efter, 7 ulykker før – er mindre end 1 pct., hvis forholdene er konstante.

Det er således forsvarligt at udskille perioden før 1952, der er præget af anden teknologi, som uinteressant.

Efter Risøs angivelser er alle fatale tilfælde sket inden for en afstand af 350 m fra fabrikken. Dog er der i ét tilfælde (Zarnesti, Rumænien, 1939) dræbt 1 person i en afstand af 800 m under uafklarede omstændigheder.

Man må, hvis der ses bort fra dette enkeltstående tilfælde, regne med, at i tilfælde af en ulykke, der kræver ofre, vil sandsynligheden for, at der sker dødsfald uden for 350 meters afstand fra fabrikken, være lille.

Nævnet har hæftet sig ved, at ændret anvendelse af arealer inden for 1 km fra fabrikker i England i det enkelte tilfælde skal tages op til vurdering for at undgå dispositioner, som i tilfælde af uheld udsætter folk for uønskede uheldige følger. Virkninger.

Fra 1952 til i dag – en periode på ca. 30 år – har ca. 500 kloranlæg været i drift i Europa, og der er i Europa foregået transport af ca. 90 mill. tons klor over strækninger på gennemsnitligt 100 km i tankvogne, hver med gennemsnitligt 45–50 tons klor.

Disse ca. 2 mill. vogntransporter har medført ca. 100 afsporinger og sammenstød uden lækager og dermed uden klorulykker.

Nævnet har mærket sig, at der ved de enkelte ulykker under transport har været op til 5 dræbte. Der har ikke været tab af menneskeliv ved fabrik siden 1958.

B) Sammenligning med jernbanetransport af klor gennem København.

Uanset at nævnet alene skal tage stilling til risikoforholdene på Islands Brygge, har nævnet ment at burde relatere disse risici til andre risici af lignende art, som beslutningstager har fundet det forsvarligt at acceptere.

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.

Miljøankenævnet har fundet det af betydning at sammenligne risikoen for klorulykker forårsaget af DS' kloralkalianlæg med risikoen for klorulykker i forbindelse med transport af klor gennem Danmark ad DanLink.

Miljøankenævnets beregningsgrundlag fremgår af bilaget til nærværende afgørelse.

På grundlag af det i bilaget anførte er det nævnets opfattelse, at der er strækninger langs jernbanen, hvor beboernes risiko for at blive udsat for klorskader er større end risikoen for sådanne skader fra DS' kloralkalianlæg for beboere på Islands Brygge.

#### 5. Menneskelige faktorer af betydning for risikovurderingen

Nævnet har ved bedømmelsen af risikoforholdene på virksomheden – ud over tekniske – også tillagt organisatoriske, arbejdsmæssige og menneskelige faktorer afgørende betydning. Virksomhedens redegørelse for intern organisering, sikkerhedsinstruks og uddannelse af personalet (jf. foran side 21 ff.) er fundet tilfredsstillende, idet nævnet forudsætter, at bemanning og uddannelseskraft ikke slækkes i forhold til det oplyste.

Endvidere har nævnet lagt afgørende vægt på, at virksomheden til stadighed forbedrer uddannelsen af de ansatte.

Det er over for nævnet oplyst, at arbejdsforholdene til stadighed forbedres, og at man er opmærksom på betydningen af, at navnlig arbejdsforholdene i kontrolrum forbedres med henblik på et velkontrolleret indeklima og tilfredsstillende ergonomisk indretning.

#### 6. Flytning af klorproduktionen eller nedlæggelse af dansk klorproduktion

En flytning af produktions- og tankanlæg til et andet sted i landet er efter det af virksomheden oplyste i erhvervsøkonomisk forstand ikke realistisk muligt.

Hvis klorproduktion og lager på Dansk Sojakagefabrik nedlægges, således at landets behov for klor alene skal dækkes af udenlandske forsyninger, vil der efter nævnets opfattelse ske ændringer i transportmønster og brugssituation. Udenlandske leverancer må i stort omfang forventes at ske med jernbanevogn og dermed følgende større oplagringsenheder på brugsstedet, hvad der vil