

Chlorine by Rail« p. 1-2 ansat til 1,8 ud af 150, eller 1,2 pct.

Det er ikke i strid med det forhold, at man ved ca. 100 uheld af denne art i Europa i efterkrigstiden endnu ikke har set brud på en tank.

Sandsynligheden for udslip ved brud på stationær tank er i CWL-rapporten side 30 anslået til 0,3 pr. mill. år.

Nævnet er gået ud fra, at klors udbredelse og evne til at skade kan antages at være ens ved ulykkessteder på DanLink-ruten og ved

DS.

Nævnet er ligeledes gået ud fra, at man kan anse de meteorologiske forhold de to steder for at være ens.

Nævnet har tillige anslået, at der er bymæssig bebyggelse i ikke under 12 km af strækningen fra Frihavnen til Rødby, og har først og fremmest haft Godsbaneringen og strækningen ud til Tåstrup for øje.

1. Én godsvogns kørsel fra Frihavn til Rødby sammenholdt med én stationær tank på DS i ét år.

$$\frac{u_1}{u_2} \cdot \frac{r_1}{r_2} = \frac{150 \text{ km} \cdot \frac{48 \text{ uheld}}{\text{på } 682 \text{ mill. km}} \cdot 1,2}{1 \text{ år} \cdot \frac{0,3 \text{ uheld}}{\text{på } 1 \text{ mill. år}} \cdot 100} = 0,42.$$

Konklusion: Risikoen for klorudslip fra én transport med én tankvogn fra Frihavn til Rødby er af samme størrelsesorden som den årlige risiko for udslip fra én stationær tank på DS.

2. Da der er ca. 200 sådanne klortransporter

pr. år og på DS 10 stationære tanke, hvoraf 9 er i brug, bliver risikoen for udslip på en 12 km strækning af stationslignende karakter (med sporskifter) i Københavnsområdet i bymæssig bebyggelse, sammenlignet med den årlige risiko for udslip fra DS:

$$\frac{N_1}{N_2} \cdot \frac{u_1}{u_2} \cdot \frac{r_1}{r_2} = \frac{200}{9} \cdot \frac{12 \text{ km}}{1 \text{ år}} \cdot \frac{29 \text{ uheld}}{\text{på } 136 \text{ mill. km}} \cdot \frac{1,2}{100} = 2,27$$

på 1 mill. år.

Det vil sige, at der må forventes ikke færre udslip af klor ved uheld på DanLink i Københavnsområdet, end man forventer fra DS' tankanlæg.

Den mængde klor, der er til rådighed under uheldet, vil ved et uheld på banen typisk være dobbelt så stor som ved et uheld på fabrikken, nemlig 50 tons mod ca. 25 tons.

Sammenfattende kan man sige, at forholdet mellem risikobelastningerne består af forholdet mellem risiko de to steder og forholdet mellem konsekvenserne af uheld de to steder.

Nævnet skønner på denne baggrund, at sandsynligheden for klorudslip fra en tankvogn under dens transport på jernbanestrækningen fra Frihavnen via Godsbaneringen og Tåstrup til Rødby vil være af samme størrelsesorden som sandsynligheden inden for et år for klorudslip fra en stationær tank på DS.

Da der er ca. 200 sådanne klortransporter pr. år og 10 stationære tanke på Dansk Sojakagefabrik, hvoraf 9 er i brug, skønner nævnet, når der tages hensyn til, at transporten i større bymæssige bebyggelser sker i stations-