

Spm. nr. S 1652

Til *miljøministeren* (21/8 86) af:

Tinning (VS):

»Kan ministeren oplyse, om miljøbeskyttelseslovens bestemmelser om forurening af luft, jord og vand samt ulykkesrisiko gælder for DSBs aktiviteter i værksteder, ved togtransport og på banearaler m.v., samt oplyse, hvilken myndighed der har tilsyn med, at DSBs aktiviteter foregår fuldt forsvarligt i overensstemmelse med gældende regler?«

Begrundelse

I radioudsendelsen »om folkevalgte« torsdag den 14. august 1986 kl. 17.30 blev det oplyst, at DSB jævnlige har koblet tankvogne indeholdende svovlsyre henholdsvis cyanider tæt sammen ved togtransport, ligesom sådanne fyldte tankvogne henstår frit på banearalerne midt i Vordingborg, selv om en sammenblanding af disse stoffer (ved uheld eller lignende) kan danne en kilometerstor dødelig sky af blåsyre (hydrogencyanid), som er den giftgas, der blev anvendt i gaskamrene i nazitidens Tyskland.

I udsendelsen blev det samtidig oplyst, at ingen andre end DSB selv fører tilsyn med, om håndteringen foregår forsvarligt. Amtet havde direkte oplyst, at miljøloven ikke gælder for DSBs arealer.

VS mener ikke, det er betryggende, at en virksomhed – statslig, offentlig eller privat – som erstatning for en »udefra kommende« myndighed selv fører tilsyn med, om den overholder reglerne.

Oplysningen om konsekvenserne af det værste tænkelige uheld – nemlig sammenblandingen af indholdet i to tankvogne med ovennævnte stoffer – blev givet af en af landets førende kapaciteter, lektor Sonning Thomsen fra Danmarks farmaceutiske højskole.

Svar (1/9 86):

Miljøministeren (Chr. Christensen):

Jeg har forelagt spørgsmålet for miljøstyrelsen, som har udtalt følgende, hvortil jeg kan henviser:

»DSBs virksomhed er omfattet af miljøbeskyttelseslovens bestemmelser i det omfang,

de er anvendelige på den pågældende virksomhed.

Eksempelvis skal maskinværksteder, som etableres og drives af DSB, godkendes efter reglerne i kapitel 5 i miljøbeskyttelsesloven.

På samme måde er jernbanevirksomhed omfattet af indgrebsmulighederne i miljøbeskyttelsesreglementets kapitel 11, men indgreb skal afvejes efter miljøbeskyttelseslovens § 1, stk. 3, hvorefter man ved bedømmelsen af omfanget og arten af foranstaltninger til imødegåelse af forureningen (oftest støjen) på den ene side skal lægge vægt på omgivelserne og forureningens virkning på denne, og på den anden side den samfundsmæssige nytte af virksomheden og omkostningerne til beskyttelsesforanstaltninger.

Ifølge den praksis, der har dannet sig på dette område, fører denne afvejning til, at der ikke kan gribes ind over for støj fra passerende tog og støj fra lokomotiver under normalt ret kortvarige stationsophold.

Hvad angår de øvrige jernbaneaktiviteter, vil indgrebsmulighederne afhænge af en afvejning som angivet ovenfor mellem de forureningsmæssige konsekvenser, mulighederne for en rimelig trafikafvikling og de økonomiske konsekvenser af indgrebet.

Med hensyn til regler om farlige stoffer har det været forudsat, at miljøministeriet kun skulle udarbejde regler herfor, hvor der ikke var en regulering i andre ministeriers lovgivning. Derfor er jernbanetransport ikke omfattet af miljøministeriets lovgivning, men derimod af ministeriet for offentlige arbejders lovgivning, hvor transport med farlige stoffer med jernbane er reguleret i det såkaldte RID.A-reglement, som er udarbejdet af DSB på grundlag af internationale aftaler.

Reglerne i miljøbeskyttelseslovens kapitel 5 og i miljøministeriets bekendtgørelse om risikoen for større uheld i forbindelse med visse industrielle aktiviteter finder i øvrigt kun anvendelse på virksomhed, der har tilknytning til fast ejendom, og de regler, der er fastsat heri om oplag af farlige stoffer, gælder derfor ikke for transport på jernbanearaler.

Efter miljøstyrelsens opfattelse kan det dog være rimeligt, at disse regler finder tilsvarende anvendelse på mere permanente aktiviteter på jernbanearaler, f.eks. hvis der løbende sker en tilførsel af visse farlige stoffer til et jernbanearal med henblik på en