

[Miljøministeren]

på Damhusåen i København som følge af sammenblanding af kemikalieaffaldet med andet, ufarligt affald i tankvogne. Der har i dagspressen i øvrigt på det seneste været rejst spørgsmål om, hvorvidt bortskaffelsen af olie- og kemikalieaffaldet sker på en miljømæssigt forsvarlig måde, og om sikkerhedsforholdene omkring affaldstransporterne er i orden.

Jeg vil gerne slå fast, at de ansvarlige myndigheder naturligvis skal sikre, at håndteringen af kemikalieaffald sker på en miljømæssigt forsvarlig måde.

På baggrund af den seneste debat, herunder omtalen i Politiken den 19. februar af forholdene i København, har jeg bedt Miljøstyrelsen tage kontakt til Københavns Kommune om den konkrete sag. Jeg har endvidere bedt styrelsen rette henvendelse til bestyrelserne for de enkelte modtagestationer i landet, dels for at få oplyst, om der generelt er problemer af den nævnte karakter, dels for at få oplyst, hvilke initiativer man i givet fald agter at tage for at løse problemet.

Systemet med bortskaffelsen af olie- og kemikalieaffald fungerer i øvrigt i dag på den måde, at virksomheden anmelder affaldet til kommunalbestyrelsen, der udleverer de nødvendige olie- og kemikalieaffaldskort (der er godt 50 forskellige kort). Kortene, der skal anvendes ved vejtransport, indeholder oplysninger om affaldets egenskaber, bl.a. information om, hvilke stoffer der ikke må sammenblandes, og forholdsregler ved eventuelle uheld.

Virksomheden udfylder desuden en deklaration inden fremsendelsen til Kommunekemi, angivende mængde og affaldstype. Ingen uheld kan direkte henføres til fejlagtigt udfyldte deklarationer. Der forekommer i forbindelse med modtagelsen af affaldet 1-2 uheld pr. år på Kommunekemi. Der er tale om mindre uheld, og her inkluderes uheld, der ikke direkte kan henføres til affaldet. I øvrigt kontrollerer Kommunekemi A/S alle sendingers overensstemmelse med det fra virksomheden oplyste. I 1989 var der ca. 10 pct. forkert eller mangelfuldt udfyldte deklarationer. Mange af uoverensstemmelserne var dog minimale og uden praktisk betydning. Der har tilsvarende været meget få uheld i forbindelse med transport m.v. i de knap 20 år, hvor der har været behandlet olie- og kemikalieaffald på Kommunekemi. Der forekommer årligt op imod 60.000 forsendelser af

olie- og kemikalieaffald fra virksomhederne til Kommunekemi – som hovedregel via en af de i alt 21 kommunale modtagestationer.

De registrerede uheld i forbindelse med håndteringen af olie- og kemikalieaffald har således været relativt få og mindre betydende.

Med henblik på at opnå en entydig ansvarsfordeling med hensyn til indsamling og transport af det miljøfarlige affald fra virksomhederne til Kommunekemi er reglerne herom ændret ved den ny bekendtgørelse om bortskaffelse af olie- og kemikalieaffald, som blev udsendt af Miljøministeriet i december 1989. De ændrede regler betyder, at kommunalbestyrelserne senest den 1. januar 1991 skal have etableret et indsamlingssystem for olie- og kemikalieaffald. Det bliver således fremover kommunalbestyrelserne og ikke som i dag den enkelte virksomhed, der sørger for transporten af affaldet fra virksomheder og private til de kommunale modtagestationer. Miljøstyrelsen vil som opfølgning af de ændrede regler i år udsende en vejledning, der bl.a. vil kunne vejlede kommunerne med hensyn til valg af transportør. Det kan i den forbindelse tilføjes, at Danske Vognmænd forbereder en uddannelse for transportører af farligt affald.

Det er givet, at den ny olie- og kemikalieaffaldsbekendtgørelse vil mindske risikoen for uansvarlig affaldshåndtering.

Det har for et par år siden i en tværministeriel arbejdsgruppe været overvejet, om reguleringen af alle transportformer skulle lægges under ét ministerium – arbejdsgruppen anbefalede status quo. Reglerne om vejtransport hører derfor fortsat under Justitsministeriet.

Der er ikke på nuværende tidspunkt kommet oplysninger frem, der ændrer på dette forhold, men jeg vil i øvrigt vende tilbage til hele sagen vedrørende bortskaffelse m.v. af miljøfarligt affald over for Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg, når resultatet af undersøgelsen på modtagestationerne foreligger.

Spm. nr. S 541

Til trafikministeren (20/2 90) af:

Poul Nielson (S):

»Vil ministeren redegøre for den forventede udvikling i antallet af ansatte ved DSB i Fredericia i tiden op til køreplansskiftet i 1993 samt i årene derefter?«