

# Motion till riksdagen

1989/90:T47

av Roy Ottosson m.fl. (mp)

med anledning av prop. 1989/90:104

Undersökning av olyckor

---

I propositionen föreslås att statens haverikommission får ansvaret för praktiskt taget alla undersökningar av allvarigare olyckor, oavsett om de skett inom luftfart, sjöfart, järnvägstrafik eller annan verksamhet. Dessutom föreslås en samlad och enhetlig lagstiftning om undersökning av olyckor.

Vi finner förslaget välmotiverat. Det är viktigt att den här typen av undersökningar görs av ett helt fristående organ. Genom den föreslagna samordningen bör också en effektivare hantering av verksamheten kunna befrämas.

Vi anser dock att förslaget bör kompletteras i tre avseenden:

- undersökning bör genomföras även då allvarliga konsekvenser för miljön kan befaras.
- en haverikommission för trafikolyckor bör inrättas som en avdelning inom den föreslagna samordnade haverikommissionen,
- skyddet för efterlevande från bl.a. större olyckor måste förbättras och bör samordnas med katastrofundersökningen.

## Allvarliga miljöhot

Vi anser att lagen om undersökning av olyckor även skall omfatta allvarliga miljörisiker. Det bör alltså räcka med att ett allvarligt miljöhot, eller risk för allvarliga miljöeffekter på sikt, föreligger.

Det räcker inte med de formuleringar som finns i 2 § eftersom man där kräver att omfattande skador skall ha uppkommit i miljön. Många miljöeffekter kan uppkomma med kraftigt fördröjd verkan eller på ett oväntat, indirekt och svårförutsebart sätt. Ställer man krav på uppenbara och snabbt uppkomna skador i miljön för att undersöka vissa olyckor, medför det att man riskerar att förbise mycket allvarliga olyckor för miljön i ett vidare och längre perspektiv.

## Haverikommission för vägtrafiken

Kravet på en haverikommission för trafikolyckor har framförts i en rad sammanhang. Viss försöksverksamhet med den inriktningen förbereds inom trafiksäkerhetsverket, och i den här aktuella propositionen nämns trafikolyckor som ett ämne under övriga olyckor. I trafikutskottets betänkande

1989/90: TU21 betonas också vikten av att en sådan haverikommission verkligen kommer till stånd.

Vi anser att en särskild avdelning inom statens haverikommission bör ägnas särskilt åt vägtrafikolyckor. Det betyder att kommissionen byggs ut i motsvarande mån. Denna avdelning skall dels närmare undersöka större vägtrafikolyckor, dels göra stickprov på andra vägtrafikolyckor med allvarlig utgång.

Skälet till detta krav torde vara uppenbart; mer än 800 människor dödas varje år i vägtrafikolyckor. Flera gånger fler blir allvarligt skadade för resten av sitt liv.

## Skydd för efterlevande

Skyddet och hjälpen till efterlevande till dem som omkommit i större olyckor måste, enligt vår mening, avsevärt förbättras. Det är viktigt att detta tas in redan i samband med utredningen av katastrofer. Det är ur mänsklig synpunkt den helt centrala delen av katastrofen.

Flera olika modeller för förbättrat efterlevandeskydd kan tänkas. Norge framhålls ofta som föredöme, vilket vi blivit påmind om bl.a. i samband med olyckan med en svensk buss och svenska barn utanför Bergen för något år sedan. Erfarenheterna därifrån bör kunna tas till vara.

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar att undersökning enligt lagen om undersökning av olyckor även skall göras då det finns grundad anledning anta att betydande skada på miljön kan befaras ha uppkommit eller befaras uppkomma i ett senare skede.
2. att riksdagen hos regeringen begär förslag om en utvidgad statens haverikommission med en särskild avdelning för vägtrafikolyckor i enlighet med vad som anförts i motionen,
3. att riksdagen hos regeringen begär förslag om katastrofpsykiatriskt omhändertagande i samband med allvarligare olyckor och katastrofer.

Stockholm den 28 mars 1990

*Roy Ottosson (mp)*

*Kjell Dahlström (mp)*

*Carl Frick (mp)*

*Inger Schörling (mp)*

*Kent Lundgren (mp)*

*Marianne Samuelsson (mp)*

*Åsa Domeij (mp)*

*Lars Norberg (mp)*

Mot. 1989/90  
T47