

Motion till riksdagen

1985/86:Fö408

Karl-Erik Svartberg och Torgny Larsson (s)

Landtransporter av farligt gods

Bakgrund

På vägar och gator runt hela vårt land transporteras dagligen mängder av farligt gods som explosiva varor, brandfarliga vätskor och fasta varor, giftiga och frätande varor etc.

Det har visat sig att kunskaperna om och kontrollen av transportererna är bristfälliga, vidare att märkningen av fordonen samt informationen till förarna brister. Ett antal olyckor med utsläpp från laster med farligt gods har också inträffat under senare tid.

I lagen och förordningen om transport av farligt gods, som antogs av riksdagen resp. utfärdades av regeringen 1982, regleras hanteringen av varorna. Godset som transporteras skall vara klassificerat, emballage eller motsvarande skall vara märkt. Även transportmedlen kan märkas. För varje transport skall finnas en deklaration av godset, om transportmyndigheterna kräver det också en skriftlig instruktion om godsets farlighet och eventuella åtgärder i händelse av en olycka.

Ansvarig central myndighet är sjöfartsverket, senare i år överflyttat till statens räddningsverk. För tillsynen på fältet svarar polismyndigheterna.

En av trafikpoliserna vid polisens "giftgrupp" i Stockholmsområdet uppgav för ett år sedan, att av ungefär 2 (000) kontrollerade fordon under fem år följde högst tio de uppsatta reglerna, dvs. 0,5 %. Enligt uppgifter också från olika myndigheter i Älvsborgs län är efterlevnaden dålig. På goda grunder kan antas att över stora delar av landet följs inte säkerhetsbestämmelserna. Det fuskas med märkning och deklarationer. Också själva kontrollen brister. Några större resurser har inte avsatts till denna. Det är alltså endast en ringa del av regelfusket som uppdagas. Kritik mot regelsystemet förekommer. Det anses vara omfattande och oklart.

Någon kartläggning av transportvägar för farligt gods förekommer i stort sett inte. T. o. m. lastnings- och lossningsplatser är dåligt dokumenterade. Undantag finns. I Stockholm har länsstyrelsen genomfört en översiktlig kartläggning 1982. I ytterligare några län har länsstyrelserna i samarbete med kommunerna genomfört kartläggningar. I vissa fall har dessa lett till skyltning av särskilda leder för transportererna samt andra förebyggande åtgärder.

Vid förfrågan hos olika myndigheter har framgått att ingen känner ansvar för en kartläggning, varken länsstyrelserna, kommunerna, länstrafikgrupperna eller brandförsvaren. Lagstiftningen reser ej heller något krav på

kartläggning av transporter av farligt gods. Samhället saknar således full kontroll över de farliga transporterna.

Som tur är inträffar trots allt ytterst få olyckor. Men skulle oturen vara framme kan det få mycket allvarliga konsekvenser. En dåligt märkt och deklarerad transport i kombination med en medvetlös förare efter en inträffad olycka ger brandförsvaret stora svårigheter att snabbt sätta in motåtgärder. Giftig gas kan sprida sig över stora områden. Inträffar olyckan dessutom i tätt bebodda områden, kan en mängd förolyckade och skadade människor bli resultatet. Detta påtalas också i den utredning som länsstyrelsen i Stockholm genomfört.

Åtgärder

Det är alldeles nödvändigt att skärpa de förebyggande insatserna.

Först gäller det att förstärka utbildningen av såväl förare som poliser. Den dåliga laglydnaden tyder på bristande kunskaper hos förarna. Det är önskvärt, att behovet av utbildningsinsatser också bekantgörs för våra internationella handelspartners. De utländska fordonen och deras förare tillhör också gruppen lagöverträdare.

Kontrollen av märkning och deklarationer måste skärpas med syfte att få en bättre efterlevnad av gällande regler.

Det är angeläget att uppställningsplatser för fordonen anordnas i tillräcklig utsträckning utefter de stora transportlederna.

Översiktliga kartläggningar av transportvägar och lastnings- och lossningsplatser bör genomföras. Detta höjer olycksberedskapen, men ger också underlag för att vidta förebyggande åtgärder som skydd för känsliga anläggningar, exempelvis vattentäcker, och skyltning av särskilda transportleder eller annan information till åkerierna, så att förarna gör ett vägval som minimerar riskerna. Lokala trafikföreskrifter om transport av farligt gods bör därefter övervägas.

Kartläggningen ger också underlag för den fysiska planeringen, så att utsatt lokalisering av exempelvis nya bostäder undviks. På samma sätt kan lokaliseringen av nya industrier, som använder farligt gods, förbättras. De boende kan också få information om vilka transporter som förekommer i anslutning till eller genom deras bostadsområden och hur de skall handla i händelse av en olycka. Det ger ökad trygghet.

Med tanke på behovet av lokal kunskap för att genomföra kartläggningen synes kommunerna och deras miljö- och hälsoskyddsnämnder vara mest lämpade att genomföra en sådan planering. För detta talar också att det lokala brandförsvaret svarar för insatserna i händelse av en olycka. I vissa regioner kan trots det kommunalförbunden eller länsstyrelserna vara att föredra.

Hemställan

Mot. 1985/86

Fö408

Med hänsyn till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av förbättrad utbildning för förare av fordon med farligt gods och för de trafikpoliser som utövar tillsynen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skärpt kontroll av transporter av miljöfarligt gods,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av tillräckligt antal uppställningsplatser för fordon med miljöfarligt gods,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om lokala och regionala kartläggningar av transportvägar och lastnings- och lossningsplatser för farligt gods.

Stockholm den 23 januari 1986

Karl-Erik Svarthberg (s)

Torgny Larsson (s)

