

Försvarsutskottets betänkande

1987/88:7

om transporter av farligt gods, m.m.



FöU
1987/88:7

Sammanfattning

Utskottet behandlar i detta betänkande 17 motioner från de allmänna motionstiderna 1987 och 1988 om transporter av farligt gods och en motion i ämnet som väckts med anledning av proposition 1986/87:95. Utskottet tar i betänkandet också upp till behandling en motion om brandskyddet till sjöss som väcktes under den allmänna motionstiden 1987.

Utskottet finner inte skäl att föreslå bifall till något av de behandlade motionsyrkandena, främst med hänvisning till pågående arbete såväl i regeringskansliet som hos berörda myndigheter. Utskottet föreslår dock sammanfattningsvis att riksdagen med betonande av statens räddningsverks samordnande funktion som sin mening ger regeringen till känna bl.a. att vidtagna och planerade myndighetsåtgärder inom området bör genomföras med kraft och utan onödig tidsutdräkt för att öka säkerheten kring transporter av farligt gods.

Till betänkandet har fogats en reservation (m).

Motionerna

Motion väckt med anledning av proposition 1986/87:95

1986/87:Fö128 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

19. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om räddningsverkets uppgifter för att öka beredskapen vid kemikalieolyckor.

Motioner från allmänna motionstiden 1987

1986/87:Fö506 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag syftande till upprättande av beredskapsstyrkor för brandskydd till sjöss.

1986/87:Fö510 av Siw Persson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statistik över farligt gods och kemikalieolyckor i Sverige.

1986/87:Fö512 av Siw Persson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om borttagande av rätten för SJ att vara tillsynsmyndighet över egen transport av farligt gods.

1. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag till skärpta regler och i vissa fall förbud för miljöfarliga transporter i innerskärgårdar och insjöar,

2. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag om ett särskilt trafikledningssystem för övervakning av miljöfarliga transporter till lands och till sjöss.

1986/87:Fö517 av Gunnel Jonäng och Gunnar Björk i Gävle (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av reglerna för miljöfarliga sjötransporter och hur miljö- och naturvårdsmyndigheter snabbt skall kunna kopplas in vid vissa olyckor.

Motioner från allmänna motionstiden 1988

1987/88:Fö207 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande transport av farligt gods.

1987/88:Fö502 av Siw Persson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statistik över farligt gods och kemikalieolyckor i Sverige.

1987/88:Fö504 av Sylvia Lindgren (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att utbildning vid transporter med farligt gods bör ses över och förstärkas,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att regelbunden fortutbildning skall ske för dem som utför transporter av farligt gods, i första hand i tank och bulk.

1987/88:Fö505 av Siw Persson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om borttagande av rätten för SJ att vara tillsynsmyndighet över egen transport av farligt gods.

1987/88:Fö510 av Viola Furubjelke och Berit Löfstedt (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbättrad säkerhet vid miljöfarliga transporter.

1987/88:Fö514 av Rosa Östh (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av reglerna för sjötransporter av miljöfarligt gods vad avser a) lotsverksamhetens omfattning, b) dispensgivning från lotstväng, c) konstruktionen på tanktonnage som tillåts angöra svenska hamnar.

1987/88:Fö516 av Lars Ernestam och Börje Stensson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skärpning av vägtrafiklagstiftningen för att möjliggöra styrning av trafiken till mindre känsliga områden.

1987/88:Fö517 av Hans Rosengren (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av åtgärder för att öka säkerheten vid transport av farligt gods.

1987/88:Fö519 av Olle Östrand m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kartläggning av transporter av farligt gods. FöU 1987/88:7

1987/88:Fö524 av Gunnar Björk och Gunnel Jonäng (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att statens räddningsverk får i uppdrag att genomföra en kartläggning av transporter med farligt gods.

1987/88:Fö525 av Rune Thorén och Ingbritt Irhammar (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bättre utbildning av chaufförer som transporterar farligt gods.

1987/88:Fö531 av Pär Granstedt och Karin Söder (c) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär ett åtgärdsprogram för att öka säkerheten vid miljöfarliga transporter genom Stockholms skärgård, Stockholm, Södertälje och Mälaren,

2. att riksdagen begär att regeringen skyndsamt låter utreda överförande av en del miljöfarliga transporter till pipelines och i första hand en pipeline för olja mellan Nynäshamn och Stockholm.

1987/88:Fö532 av Alf Svensson (c) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till skärpta regler och i vissa fall förbud för miljöfarliga transporter i innerskärgårdar och insjöar,

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ett särskilt trafiklednings-system för övervakning av miljöfarliga transporter till lands och till sjöss.

Bakgrund

I fråga om transporter av farligt gods till lands, till sjöss och i luften gäller ett omfattande system av säkerhetsföreskrifter. Dessa återfinns i internationella överenskommelser, nationella lagar, regeringsförfordningar och myndighetsföreskrifter. De grundläggande bestämmelserna finns i den av riksdagen år 1982 (1981/82:94, TU 35, rskr. 412) antagna lagen (1982:821) om transporter av farligt gods. Regeringen har vidare i en förordning (1982:923) utfärdat bestämmelser rörande transporter enligt nämnda lag.

I den sistnämnda förordningen används begreppet transportmyndighet i fråga om den myndighet till vilken regeringen med stöd av lagen har delegerat beslutanderätt i vissa frågor. Som exempel på en sådan delegering kan nämnas beslutanderätten om vilka varor som skall anses vara farligt gods med hänsyn till transportmedel, godsmängd eller andra transportförhållanden. Ett annat exempel är den möjlighet som förordningen ger transportmyndigheterna att ställa upp olika krav för att trygga transportsäkerheten t.ex. rörande transportmedlens beskaffenhet m.m.

Enligt förordningen om transport av farligt gods (2 §) är statens räddningsverk (SRV) transportmyndighet i fråga om landtransporter medan luftfartsverket har motsvarande funktion när det gäller lufttransporter och sjöfartsverket beträffande sjötransporter. För frågor som inte kan hänföras till ett transportslag enligt ovan är SRV transportmyndighet.

SRV är enligt sin instruktion (1986:424) central förvaltningsmyndighet för frågor om befolkningsskydd, innefattande frågor om landtransporter av

farligt gods, samt räddningstjänst, i den mån inte handläggningen ankommer på någon annan myndighet (2 §). Enligt 4 § 6 mom. instruktionen åligger det verket att handlägga ärenden om landtransporter enligt lagen (1982:821) om transport av farligt gods och verka för samordning av säkerhetsföreskrifter för land-, sjö- och lufttransporter av farligt gods.

Tillsynen över efterlevnaden av lagen om transport av farligt gods och med stöd av lagen meddelade föreskrifter utövas av följande myndigheter.

<i>Myndighet</i>	<i>Tillsynsområde</i>
Sjöfartsverket	sjötransporter
Luftfartsverket	lufttransporter
Polismyndigheterna	landtransporter utom järnvägstransporter
Sprängämnesinspektionen	vissa landtransporter
Tullmyndigheterna	gränskontroll av vägtransporter till och från utlandet samt kontroll av fordon och andra lastenheter som inkommer med fartyg
Statens järnvägar	järnvägstransporter

Enligt sin instruktion (1986:424) har SRV att samordna tillsynsmyndigheternas verksamhet i fråga om landtransporter av farligt gods.

Utskottet kommer i det följande att under särskilda rubriker behandla motioner rörande transport av farligt gods från de allmänna motionstiderna 1987 och 1988 uppdelade på de ämnesområden de berör. En motion från den allmänna motionstiden 1987 som gäller brandskyddet till sjöss behandlas också i detta sammanhang. SRV har till utskottet lämnat sina synpunkter på de flesta av motionerna. Över några av motionerna har statens naturvårdsverk och sjöfartsverket avgivit yttranden.

Statistik över transporter av farligt gods m.m.

I två likalydande motioner, 1986/87:Fö510 och 1987/88:Fö502 (båda fp), krävs en förbättrad statistik över transporter av farligt gods och kemikalieolyckor. I motionerna som väckts av en och samma motionär konstateras att det finns brister i statistiken rörande transporter av farligt gods på järnväg samt att löpande statistik över kemikalieolyckor saknas helt.

Utskottet

Utskottet anser i likhet med motionären att ett fullgott statistiskt underlag är av den största betydelse för räddningstjänsten inte minst när det gäller transporter av farligt gods och därmed sammanhängande olyckor. SRV delar motionärens uppfattning att nuvarande statistik på området är otillfredsställande. Verket anser dock i motsats till motionären att de största bristerna i statistiken gäller vägtransporter. Dessa brister gäller enligt SRV:s uppfattning i första hand samordningen av redan befintliga uppgifter. Utskottet har inhämtat att ett arbete i syfte att åstadkomma förbättringar i detta hänseende har påbörjats. Sålunda arbetar SRV, Svenska kommunförbundet och SOS

Alarmering AB tillsammans i ett projekt rörande datorstöd för verksamheten inom räddningstjänstens område. Bl.a. planeras att bygga upp ett system, som kan användas för att ta fram den i motionen efterfrågade statistiken rörande kemikalieolyckor. I projektet tar man också sikte på att samla och föra samman uppgifter som är särskilt inriktade på transporter av farligt gods. Enligt gällande planer skall projektet vara avslutat till år 1990. Med hänvisning till det arbete som sålunda pågår inom området behöver enligt utskottets mening riksdagen inte göra något uttalande i frågan. Motionerna 1986/87:Fö510 och 1987/88:Fö502 bör därför inte bifallas.

SJ som tillsynsmyndighet

SJ:s uppgift att vara tillsynsmyndighet när det gäller transporter av farligt gods på järnväg ifrågasätts i motion 1986/87:Fö512 (fp) från den allmänna motionstiden 1987. Motionären anser det inte lämpligt att SJ har tillsynen över sina egna transporter. Enligt hennes mening bör tillsynsuppgiften rörande järnvägstransporter åvila SRV. I motion 1987/88:505 (fp) som väckts under den allmänna motionstiden 1988 återkommer motionären med samma yrkande.

Utskottet

Inledningsvis vill utskottet erinra om att riksdagen så sent som år 1982 fastställde den nu rådande ansvarsfördelningen i fråga om tillsynen av transporter av farligt gods (prop. 1981/82:94, TU 35, rskr. 412). På grund av den speciella teknologi på vilken järnvägstrafiken bygger gavs SJ därvid inte endast ansvaret för genomförandet av järnvägstransporter av sådant gods utan också för tillsynen över dessa transporter. Av redogörelsen i det föregående framgår att SRV på detta område inte har uppgiften som tillsynsmyndighet. Utskottet är inte berett att tillstyrka det i motionerna förordade avsteget från den år 1982 fastställda ansvarsfördelningen. Utskottet räknar dock med att en ökad effektivitet i tillsynen av järnvägs- och andra transporter av farligt gods skall kunna nås inom ramen för rådande ordning. Enligt vad utskottet har inhämtat övervägs för närvarande inom SRV hur tillsynen av järnvägstransporter av farligt gods skall kunna förbättras. Utskottet utgår vidare från att frågan om hur kravet på en effektiv tillsyn över transporter av farligt gods på järnväg bäst skall tillgodoses kommer att noga beaktas i samband med den aktuella omorganisationen av SJ. Mot denna bakgrund anser utskottet att motionerna 1986/87:Fö512 och 1987/88:Fö505 inte bör bifallas.

Utbildning av förare

Motionerna 1986/87:Fö128 och 1987/88:Fö207 (båda m) innehåller yrkanden som syftar till förbättringar i utbildningen av förarna. Liknande förslag förs fram i motionerna 1987/88:Fö517 (s) och Fö525 (c) som ett sätt att öka säkerheten vid transporter av farligt gods.

I motion 1987/88:Fö504 (s) yrkas att utbildningen av förare för transporter av farligt gods skall ses över bl.a. i syfte att införa en regelbunden fortbildning

av sådana förare. Motionären erinrar därvid om att det utöver körkort krävs att den som framför fordon med last av farligt gods har ett intyg om genomgången s.k. ADR-utbildning (utbildning om gällande föreskrifter rörande internationella transporter av farligt gods på väg). Ett sådant intyg erhålls, anför motionären, efter utbildning/information som omfattar högst tre dagar. I praktiken är utbildningen, uppger hon, kortare och genomförs vanligen i cirkelform. Någon repetitionsutbildning förekommer inte, framhåller motionären, trots att gällande bestämmelser om ADR-intyg föreskriver detta.

Utskottet

Utbildningen av den personal som i olika sammanhang handhar transporter av farligt gods är viktig. Särskilt betydelsefullt är det, såsom också betonas i här behandlade motionsyrkanden, att förarna av fordon som transporterar sådant gods har en för uppgiften lämpad utbildning. Utskottet har upplysts om att utbildningsfrågorna också uppmärksammas av berörda myndigheter och är under övervägande i olika avseenden. Enligt SRV kommer sålunda den 1 juli 1988 alla förare som kör fraktfordon att vara utbildade och ha s.k. ADR-certifikat (6 000–8 000 förare). SRV pekar också på att utbildning i hantering av farligt gods har inarbetats i gymnasieskolan och i AMU-utbildningen. Detta medför, uppger verket, ett löpande tillskott om 4 000 utbildade förare per år.

Enligt vad utskottet har inhämtat förväntas också resultatet av det arbete som utförs av katastrofkommissionen (Kn 1981:02) bli av betydelse för bedömningen av behoven när det gäller förarnas utbildning. Kommissionen som undersöker allvarigare olyckshändelser där tankbilar varit inblandade riktar nämligen särskild uppmärksamhet på bl.a. förarnas kunskaper och utbildning för uppgiften. Kommissionen kommer att inom en nära framtid lämna sina förslag.

Motionären i motion 1987/88:Fö504 (s) betonar särskilt vikten av att förarna vidareutbildas. Detta ger utskottet anledning att dessutom peka på att SRV uppgivit sig betrakta ADR-utbildningen som en grundutbildning vilken bör kompletteras med annan utbildning. Redan i dag, framhåller verket, har förare av tanktransporter utöver ADR-intyg en tankförarutbildning. För framtiden överväger SRV att resa särskilda krav på förare av vissa särskilt olycksdrabbade transporttyper och på förare av transporter av särskilt farliga ämnen.

Sammanfattningsvis anser utskottet att riksdagen i avvaktan på resultatet av det arbete med utbildningsfrågorna som pågår inte bör göra något uttalande av det slag som förordas i här behandlade motionsyrkanden.

Vägval m.m.

Motionerna 1986/87:Fö128 (m) samt 1987/88:Fö207 (m), Fö510 (s) och Fö516 (fp) tar upp frågor som i första hand rör vägval för vägtransporter av farligt gods.

I motionerna 1986/87:Fö128 och 1987/88:Fö207 understryks behovet av att

frågan om anvisning av vägar för sådana transporter snarast får en lösning.

Motionären i motion 1987/88:Fö516 anser att ökade möjligheter för vägvalsstyrning bör skapas genom en skärpning av vägtrafiklagstiftningen.

I motion 1987/88:Fö510 föreslås att man undersöker möjligheterna att med hjälp av ADB-teknik registrera och till räddningskårer utmed den väg där farligt gods transporteras vidarebefordra aktuell information om färdväg, tidsplan, innehåll och bekämpningsmetod.

I två motioner, 1986/87:Fö516 och 1987/88:Fö532 (båda c) föreslås att det införs ett speciellt trafikledningssystem för transporter av farligt gods till både lands och sjöss. Motionären anser att det i detta system skall finnas inbyggda befogenheter liknande dem som finns inom flygets trafikledningssystem.

Utskottet

I budgetpropositionen 1988 (s. 73) uppger föredragande statsrådet bl.a. att han har givit SRV i uppdrag att i samråd med trafiksäkerhetsverket, statens naturvårdsverk och vägverket samt under medverkan av transportrådet, statens planverk och kemikalieinspektionen utarbeta riktlinjer för vägvalsstyrning. Resultatet av uppdraget har nyligen redovisats för regeringen. För närvarande övervägs frågan i regeringskansliet. Enligt utskottets mening är yrkandena i motionerna 1986/87:Fö128 och 1987/88:Fö207 (båda m) såvitt nu är i fråga tillgodosedda genom det arbete med vägvalsfrågorna rörande landtransporter av farligt gods som för närvarande pågår och kommer att vara slutfört inom en nära framtid. Motionerna 1986/87:Fö128 och 1987/88:Fö207 i här behandlad del bör därför inte föranleda något uttalande från riksdagens sida.

Beträffande den i motion 1987/88:Fö516 (s) framförda uppfattningen att vägtrafiklagstiftningen bör ändras i syfte att åstadkomma en effektiv vägvalsstyrning vill utskottet utöver vad som nyss anförts framhålla att redan nuvarande bestämmelser ger relativt goda möjligheter att reglera trafiken med farligt gods. Sålunda kan länsstyrelse enligt 147 § vägtrafikförordningen (1972:603) meddela lokala trafikföreskrifter för transport av farligt gods. Någon begränsning när det gäller vilket slag av lokal föreskrift som får meddelas finns inte utan bestämmelsen ger länsstyrelserna möjlighet att meddela de föreskrifter som bedöms erforderliga. Det kan också påpekas att enligt vad utskottet har inhämtat avses de riktlinjer som för närvarande håller på att utarbetas bli vägledande för de lokala trafikföreskrifter som länsstyrelser och kommuner redan enligt gällande bestämmelser har möjlighet att utfärda. Riksdagen bör därför enligt utskottets mening inte heller bifalla motion 1987/88:Fö516.

Utskottet delar uppfattningen i motion 1987/88:Fö510 (s) att stora säkerhetshöjande effekter i framtiden borde kunna nås med hjälp av ADB-teknik och väl utbyggda datasystem. Utskottet vill i det sammanhanget med hänvisning till redogörelsen i det föregående peka på det arbete som pågår med att bygga upp ett datorstöd för räddningstjänsten. Enligt vad utskottet har inhämtat bedöms det dock för närvarande inte vara möjligt att till ett sådant system koppla uppgifter om själva transporten, transportväg

m.m. i enlighet med motionärernas förslag. Systemet skulle då komma att bli så omfattande att det i varje fall för dagen måste bedömas som orealistiskt. Detsamma är enligt utskottets mening fallet med det trafikledningssystem som föreslås i motionerna 1986/87:Fö516 (c) och 1987/88:Fö532 (c). Här behandlade motioner bör därför avslås av riksdagen.

FöU 1987/88:7

SRV:s samordningsansvar

I motion 1987/88:Fö517 (s) betonas att det genom inrättandet av SRV finns en myndighet med hög kompetens i fråga om transporter av farligt gods. Ytterligare effektivitetshöjningar bör, anser motionären, kunna åstadkommas genom en utvidgning av SRV:s ansvarsområde och en betoning av verkets samordningsansvar. På sikt bör SRV enligt motionärens mening få ansvaret för föreskrifter för alla transporter av farligt gods.

Behovet av en förbättrad tillsyn över transporter av farligt gods understryks i motionerna 1986/87:128 (m), 1987/88:Fö207 (m) och 1987/88:Fö517 (s).

I motion 1987/88:Fö519 (s) framhålls det som angeläget att SRV får möjlighet att göra en landsomfattande studie av hanteringen av farligt gods såväl till lands som till sjöss. Denna bör enligt motionärens mening ligga till grund för vägvalsstyrning, dimensionering av utrustning, beredskap m.m. för räddningskåren och för framtida revidering av kommunernas räddningsplaner.

Även motionärerna i motion 1987/88:Fö524 (c) anser att en landsomfattande studie av hanteringen av farligt gods både i fråga om land- och sjötransporter är angelägen och att uppgiften bör åläggas SRV.

Utskottet

Utskottet vill inledningsvis erinra om att SRV tillkom genom en sammanläggning av civilförsvarsstyrelsen och statens brandnämnd år 1986 (prop. 1984/85:161, FöU 12, rskr. 394). Som framgår av redogörelsen i det föregående gavs SRV omfattande uppgifter när det gäller transporter av farligt gods. Sålunda är SRV transportmyndighet när det gäller landtransporter och har också uppgiften att verka för samordning av säkerhetsföreskrifter för land-, sjö- och lufttransporter. Vidare skall SRV samordna tillsynsverksamheten i fråga om landtransporter av farligt gods. Utskottet vill i detta sammanhang påminna om att riksdagsbeslutet angående tillkomsten av SRV innefattade en särskild betoning av verkets ansvar i detta hänseende då riksdagen med avsteg från propositionen på förslag av utskottet beslutade att ålägga SRV ansvaret för landtransporter av farligt gods.

I avvaktan på ytterligare erfarenheter av den nya organisationen är utskottet i nuläget inte berett att förorda att riksdagen uttalar sig om några vidgade uppgifter för SRV. Motion Fö517 (s) bör därför enligt utskottets mening avslås i denna del.

Emellertid är det enligt utskottets mening av stor vikt att betona SRV:s samordningsansvar särskilt i fråga om ansvar för tillsynen över transporter av farligt gods, eftersom enligt vad utskottet har inhämtat tillsynsverksamheten

har brister. SRV har också för utskottet uppgivit att tillsynsfrågan har hög prioritet inom verket och att arbete pågår för att finna former för en effektiv tillsyn. SRV har därvid funnit att bristerna i tillsynen främst beror på brist på resurser. Enligt SRV:s uppfattning kan dock en del förbättringar på området göras inom ramen för nuvarande resurstillgång. För närvarande utarbetas sålunda en tillsynsplan med samordnade kraftsamlingar och kontroller.

Av det sagda framgår att ansvarig myndighet har uppmärksamheten inriktad på tillsynsfrågorna och eftersträvar att genom olika åtgärder åstadkomma förbättringar inom detta område. Därigenom är enligt utskottets mening de krav på en förbättrad tillsyn som framförs i en rad motioner väsentligen tillgodosedda. Motionerna 1986/87:Fö128 (m), 1987/88:Fö207 (m) och 1987/88:Fö517 (s) bör såvitt nu är i fråga enligt utskottets mening därför inte bifallas.

Liksom motionärerna i motionerna 1987/88:Fö519 (s) och Fö524 (c) anser utskottet att det är angeläget att hanteringen av farligt gods närmare studeras. Utskottet har inhämtat att så kommer att ske beträffande landtransporter genom SRV:s försorg. SRV avser att verka för en motsvarande översyn inom sjöfartsverkets ansvarsområde. Genom nämnda åtgärder anser utskottet att syftet med motionerna 1987/88:Fö519 och Fö524 har blivit tillgodosett och att motionerna inte bör bifallas.

Begränsningar i miljöfarliga sjötransporter

I motion 1986/87:Fö517 (c) begär motionärerna med hänvisning till erfarenheterna från Thuntank 5:s grundstötning i Gävlebukten i december 1986 att det vidtas en översyn av reglerna för miljöfarliga sjötransporter m.m.

Också i motion 1878/88:Fö514 (c) begär motionären med utgångspunkt i erfarenheter från nämnda grundstötning en sådan översyn i vad avser lotsverksamhetens omfattning, dispensgivningen från lotstväng och konstruktionen av det tanktonnage som tillåts angöra svenska hamnar. Motionären anser att utvecklingen under senare år har minskat sjösäkerheten och därmed också skyddet mot miljöförstöring. Hon pekar därvid på att det ofta ges dispens från lotstväng. Motionären reagerar också mot att äldre fartyg med undermåligt utförande får angöra svenska hamnar.

I ett yrkande (yrkande 1) i motion 1986/87:Fö516 (c) föreslås riksdagen hos regeringen begära förslag till skärpta regler och vissa förbud för miljöfarliga transporter i innerskärgårdar och insjöar. Nynäshamn bör enligt motionären vara oljehamn för Stockholmsområdet och Mälardalen. Pipelines föreslås dras till Stockholm och större orter runt Mälaren. I väntan på att dessa ledningar är färdigbyggda bör de miljöfarliga transporterna ske på järnväg och landsväg. Motionären återkommer med samma förslag i motion 1987/88:Fö532.

Även motion 1987/88:Fö531 (c) gäller miljöfarliga sjötransporter i Stockholms skärgård, Stockholm, Södertälje och Mälaren. Under åberopande av en utredning om miljörisker i samband med sjöburna transporter i Stockholms län, utförd av institutet för vatten- och luftvårdsforskning, föreslår motionärerna att det upprättas ett åtgärdsprogram för att öka säkerheten vid miljöfarliga transporter i nämnda farvatten. De framhåller särskilt risken för

olyckor i samband med transporter av ammoniak från Köping. Även i denna motion förordar motionärerna att man använder pipelines för miljöfarliga transporter, i första hand när det gäller oljetransporter mellan Nynäshamn och Stockholm.

FöU 1987/88:7

Utskottet

Över de under denna rubrik behandlade motionerna har sjöfartsverket och statens naturvårdsverk avgivit yttranden.

Utskottet behandlar först motionerna 1986/87:Fö517 och 1987/88:Fö514 (båda c).

Sjöfartsverket framhåller bl.a. att nu gällande sjösäkerhetsystem med lotsplikt, olika farledsåtgärder och förbättringar av fartygssäkerheten tillkom som resultat av en utredning år 1979 om miljörisker vid sjötransport (MIST). Sjöfartsverket anser att lotsplikten och det till denna anknutna dispenssystemet har lett till ökad sjösäkerhet och att balansen mellan lotsplikten och meddelade dispenser ger en väl anpassad säkerhetsnivå. Verket uppger också att reglerna om lotstväng och dispensererna från detta är föremål för en kontinuerlig översyn. Vad som i motionerna anförs beträffande riskerna med att låta äldre fartyg angöra svenska hamnar bemöter sjöfartsverket med att framhålla att ett fartygs ålder i och för sig inte är ett kriterium på dess olämplighet att användas för miljöfarliga transporter. Av betydelse är enligt verket om ett fartyg uppfyller de internationellt gällande säkerhetskrav som uppsatts för att erhålla certifikat.

Sjöfartsverket anser med hänvisning till det anförda och till det förhållandet att hithörande frågor i stor utsträckning regleras genom internationella överenskommelser att motionerna 1986/87:Fö517 (c) och 1987/88:Fö514 (c) inte bör bifallas.

Statens naturvårdsverk stöder däremot motionerna med motiveringen att ytterligare åtgärder kan behöva vidtas för att höja säkerheten vid miljöfarliga sjötransporter. Naturvårdsverket anser dock liksom sjöfartsverket att sjötransporterna blivit väsentligt säkrare. Till betydande del beror detta, enligt naturvårdsverket, på de åtgärder som genomförts med anledning av MIST-utredningens förslag.

Utskottet vill inledningsvis erinra om att riksdagen på grundval av MIST-utredningens förslag (SOU 1979:43-45) antagit ett program som syftar till åtgärder för en ökad säkerhet vid sjötransporter (prop. 1980/81:119, bil. 2, TU 31, rskr. 442). Utskottet utgår från att regeringen och berörda myndigheter noga följer utvecklingen på området och vidtar erforderliga åtgärder. Utskottet är med hänvisning till det anförda inte berett att utifrån de synpunkter utskottet har att beakta tillstyrka motionerna 1986/87:Fö517 och 1987/88:Fö514 om en ny översyn av hithörande frågor.

När det gäller yrkandena i motionerna 1986/87:Fö516, 1987/88:Fö531 och 1987/88:Fö532 (alla c) om ökad säkerhet i fråga om miljöfarliga transporter, främst i Stockholms skärgård och Mälaren framhåller sjöfartsverket i sitt yttrande att sjöfarten inte har den riskbild som motionerna utgår från. Gjorda studier utvisar tvärtom att sjötransport är ett bra och säkert sätt att transportera olja och liknande produkter. Om man, vilket föreslås i ett par av

motionerna, övergångsvis skulle ersätta sjötransporter med landtransporter inför man enligt sjöfartsverket en ny riskfaktor som knappast är utredd.

De risker som motionärerna i motion 1987/88:Fö531 (c) anser vara förbundna med ammoniaktransporter genom Södertälje kanal och i Mälaren anser sjöfartsverket vara överdrivna. Verket pekar därvid på att i den rapport, som motionärerna åberopar som stöd för sin uppfattning, risken för en sådan olycka bedöms som liten (på sin höjd en gång på 600 år). Sjöfartsverket anser sig inte kunna stödja här behandlade motionsyrkanden.

Statens naturvårdsverk tillstyrker däremot bifall även till ifrågakvarande motionsyrkanden. Naturvårdsverket anser en översyn av säkerhetsreglerna, särskilt angelägen när det gäller miljöfarliga transporter i skärgårdar och insjöar. Naturvårdsverket anser vidare att alternativa transporter på järnväg eller i rörledning bör utredas i enlighet med de förslag som framförts av MIST-utredningen.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att sjötransporter av miljöfarligt gods måste omgärdas av särskilt stränga försiktighetsåtgärder i skärgårdar och insjöar. Detta gäller särskilt Stockholms skärgård och Mälaren eftersom den region som berörs av dessa vattenområden är särskilt känslig från miljösynpunkt. Utskottet hänvisar också när det gäller här behandlade motioner till riksdagens beslut om ett program för ökad säkerhet vid miljöfarliga sjötransporter. Utskottet vill särskilt erinra om de ingående överväganden rörande miljöfarliga transporter i Stockholms skärgård och i Mälaren som gjordes i detta sammanhang. Utskottet utgår därför från att regeringen och berörda myndigheter även beträffande miljöfarliga sjötransporter i dessa känsliga farvatten noga följer utvecklingen och vidtar nödvändiga åtgärder för att slå vakt om säkerheten kring dem. Det kan erinras om att regeringen och sjöfartsverket redan har rätt att begränsa eller förbjuda trafik i farvatten inom Sveriges sjöterritorium om det behövs för att förebygga vattenföroreningar (lag 1980:424 om åtgärder mot vattenförorening från fartyg). Sjöfartsverket har även rätt att besluta om förbud mot avgång och om föreläggande om viss färdväg m.m. om ett fartyg företer brister i fråga om konstruktion, utrustning eller drift.

Utskottet avstyrker med hänvisning till det anförda bifall till yrkandena i motionerna 1986/87:Fö516 (c), 1987/88:Fö531 (c) och 1987/88:Fö532 (c) om åtgärder beträffande miljöfarliga transporter i skärgårdar och insjöar i enlighet med vad som har föreslagits i dessa motioner.

Brandskyddet till sjöss

I motion 1986/87:Fö506 (vpk) anser motionärerna att resurserna för sjöräddningen måste samordnas bättre än som nu sker. De påpekar vidare att brandberedskapen till sjöss inte såsom när det gäller motsvarande beredskap till lands bekostas av samhället. Enligt deras mening är det nödvändigt med ett förbättrat brandskydd för de ombordanställda. Nuvarande brandskyddsutbildning och brist på jourtjänstverksamhet är, anser de, klart otillfredsställande. Sverige bör enligt motionärernas mening snarast inrätta en form av beredskapsstyrkor som till sin uppbyggnad liknar den amerikanska Coast

Guard, men som till skillnad från den amerikanska förebilden finansieras av statliga medel.

FöU 1987/88:7

Utskottet

Enligt internationella överenskommelser finns det en skyldighet för ett fartygs ägare att vidta förebyggande beredskapsåtgärder mot brand ombord. En fartygsbefälhavare är vidare skyldig att bistå annat fartyg som är i fara.

Primärt åvilar alltså brandskyddet till sjöss enligt internationella överenskommelser fartygets ägare. En brand ombord på ett fartyg kan också aktualisera sjöräddningstjänst enligt räddningslagen. Operativt har sjöfartsverket ansvaret för ledning och samordning av sjöräddningsinsatser i fråga om räddande av liv. Kustbevakningen har motsvarande ansvar för bekämpning av miljöskadliga utsläpp till sjöss som kan inträffa till följd av en fartygsbrand. Om det brinnande fartyget befinner sig inom svenskt sjöterritorium och det endast är själva fartyget som hotas åligger det den kommunala räddningstjänsten att svara för erforderliga insatser.

Som framgår av redogörelsen i det föregående är brandskyddet till sjöss och därmed förenade räddningsinsatser fördelat på många händer. Detta gör såsom motionärerna framhåller en effektiv samordning av sjöräddningsresurserna nödvändig. Utskottet räknar med att en sådan samordning kommer till stånd inom ramen för tillämpningen av den räddningstjänstlag (1986:1102) som riksdagen nyligen har antagit (prop. 1985/86:170, FöU 1986/87:2, rskr. 1986/87:58).

Utskottet är sålunda inte berett att biträda motionärernas uppfattning att det bör upprättas särskilda beredskapsstyrkor för släckning av fartygsbränder. Bl.a. skulle insattiden med hänsyn till vårt lands långa kuster bli alltför lång med en sådan organisation. Beträffande motionärernas förslag om att i vårt land inrätta en organisation liknande den amerikanska Coast Guard vill utskottet peka på riksdagens nyligen fattade beslut (prop. 1986/87:95 bil. 6, FöU 11, rskr. 310) om att kustbevakningen skall brytas ut ur tullverket och bilda en egen myndighet under försvarsdepartementet, dock utan den i motionen avsedda brandsläckningsuppgiften. Med hänvisning till det anförda föreslår utskottet att riksdagen avslår motion 1986/87:Fö506 (vpk).

Utskottets sammanfattande synpunkter

Transporter av farligt gods har i det moderna samhället en stor omfattning. De är förenade med stora risker för såväl människor som miljö. Svåra olyckor med transporter av farligt gods har inträffat både utomlands och i vårt land. Det är därför nödvändigt att dessa transporter omgärdas av effektiva förebyggande åtgärder och en hög beredskap att möta eventuella olyckor.

På det internationella planet pågår ett omfattande arbete i syfte att öka säkerheten vid transporter av farligt gods. Utskottet anser detta arbete vara mycket angeläget eftersom många transporter i våra dagar berör flera länder.

I vårt land är ansvaret när det gäller transporter av farligt gods främst befraktarens medan ansvaret för tillsynen – såsom har framgått av redogörel-

sen i det föregående – är delat på flera myndigheter. Detta gör samordningen av de olika myndigheternas insatser mycket viktig. Ett effektivt instrument härför har enligt utskottets mening skapats genom inrättandet av statens räddningsverk med ett omfattande samordningsansvar på området.

Utskottet har i detta betänkande behandlat en rad motioner i vilka främst rådande brister när det gäller transporter av farligt gods påtalas. Av framställningen i det föregående har framgått att motionerna tagit fasta på en mängd olika aspekter och infallsvinklar inom det behandlade området och även berört transporter såväl på land som till sjöss och i luften. Redan själva antalet motionsyrkanden om frågor rörande transporter av farligt gods ger ett mått på det intresse och den oro som finns i samhället härvidlag.

Eftersom flera av motionerna berör sådana transportfrågor som enligt gällande ansvarsförhållanden sorterar under andra myndigheter än SRV har utskottet i detta betänkande behandlat frågor som normalt bereds i andra riksdagsutskott. Med hänsyn till vikten av ett samlat grepp på hela komplexet av frågor som rör olika slags farliga transporter och behovet av en effektiviserad samordning främst via SRV har det dock efter samråd mellan berörda parter bedömts lämpligt att försvarsutskottet nu behandlar hela denna ärendegrupp.

Utskottet har kunnat konstatera att det inom berörda myndigheter, företrädesvis SRV, ägnas en betydande uppmärksamhet åt de påtalade problemen och bristerna och att det på olika håll pågår eller förbereds arbete för att komma till rätta med dessa. I ljuset av detta allmänna förhållande har utskottet funnit det lämpligt att inte i dagsläget förorda något uttalande från riksdagens sida med avseende på någon av de enskildheter som förs fram i de olika motionsyrkandena, detta trots att utskottet i många fall sakligt sett kan dela de synpunkter som anförs.

Utskottet vill emellertid starkt framhålla vikten av att de olika myndighets-åtgärder som enligt redovisningen i det föregående vidtagits eller planeras sätts in med kraft och målmedvetenhet utan onödig tidsutdräkt. Utskottet ser det som angeläget att i det sammanhanget särskilt understryka betydelsen av det övergripande ansvar som SRV har när det gäller transporter av farligt gods. Genom en effektiv samordning av målmedvetna insatser av berörda myndigheter, envar inom sitt ansvarsområde, bör eftersträvas en ökad säkerhet kring transporter av farligt gods. Utskottet utgår därvid från att hithörande frågor med uppmärksamhet kommer att följas också av regeringen.

Vad utskottet sammanfattningsvis har anfört om behovet av effektiviserad samordning m.m. bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *statistik över transporter med farligt gods m.m.*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:Fö510 och 1987/88:Fö502,
2. beträffande *SJ som tillsynsmyndighet*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:Fö512 och 1987/88:Fö505,
3. beträffande *utbildning av förare*

att riksdagen avslår motionerna 1986/87:Fö128, yrkande 19 i denna del, 1987/88:Fö207, yrkande 15 i denna del, 1987/88:Fö504, 1987/88:Fö517 i denna del och 1987/88:Fö525, FöU 1987/88:7

4. beträffande *lösning av vägvalsfrågan*

att riksdagen avslår motionerna 1986/87:Fö128, yrkande 19 i denna del, och 1987/88:Fö207, yrkande 15 i denna del,

5. beträffande *ADB-stött vägvalssystem m.m.*

att riksdagen avslår motion 1987/88:Fö510,

6. beträffande *förbättrat vägvalssystem genom skärpt trafiklagstiftning*

att riksdagen avslår motion 1987/88:Fö516,

7. beträffande *ett trafikledningssystem för transporter av farligt gods till lands och sjöss*

att riksdagen avslår motionerna 1986/87:Fö516, yrkande 2, och 1987/88:Fö532, yrkande 2,

8. beträffande *ökat ansvarsområde för statens räddningsverk*

att riksdagen avslår motion 1987/88:Fö517 i denna del,

9. beträffande *förbättrad tillsyn*

att riksdagen avslår motionerna 1986/87:Fö128, yrkande 19 i denna del, 1987/88:Fö207, yrkande 15 i denna del, och 1987/88:Fö517 i denna del,

10. beträffande *en studie av hanteringen av transporter av farligt gods*

att riksdagen avslår motionerna 1987/88:Fö519 och 1987/88:Fö524,

11. beträffande *översyn av reglerna om miljöfarliga sjötransporter*

att riksdagen avslår motionerna 1986/87:Fö517 och 1987/88:Fö514,

12. beträffande *miljöfarliga sjötransporter i skärgårdar och insjöar*

att riksdagen avslår motionerna 1986/87:Fö516, yrkande 1, 1987/88:Fö531 och 1987/88:Fö532, yrkande 1,

13. beträffande *brandskyddet till sjöss*

att riksdagen avslår motion 1986/87:Fö506,

14. beträffande *behovet av effektiviserad samordning m.m.*

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet sammanfattningsvis har anfört.

Stockholm den 5 april 1988

På försvarsutskottets vägnar

Arne Andersson

Närvarande: Arne Andersson i Ljung (m), Olle Göransson (s), Roland Brännström (s), Åke Gustavsson (s), Gunhild Bolander (c), Evert Hedberg (s), Göthe Knutson (m), Ingemar Konradsson (s), Ingvar Björk (s), Hans Lindblad (fp), Olle Aulin (m), Iréne Vestlund (s), Ingvar Karlsson i Bengtsfors (c), Christer Skoog (s) och Carl-Johan Wilson (fp).

Utbildning av förare, m. m. (mom. 3, 9 och 14)

Arne Andersson i Ljung, Göthe Knutson och Olle Aulin (alla m) anser

dels – beträffande *utbildning av förare* – att den del av utskottets anförande på s. 6 som börjar med "Sammanfattningsvis anser" och slutar med "behandlade motionsyrkanden" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att det arbete med utbildningsfrågorna som pågår bör påskyndas och att samordningen av detta bör göras av SRV. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels – beträffande *SRV:s samordningsansvar* – att den del av utskottets anförande som på s. 8 börjar med "Emellertid är" och på s. 9 slutar med "inte bifallas" bort ha följande lydelse:

SRV har för utskottet uppgivit att tillsynsfrågan har hög prioritet inom verket och att arbete pågår för att finna former för en effektiv tillsyn. SRV har därvid funnit att bristerna i tillsynen främst beror på brist på resurser. Enligt SRV:s uppfattning kan dock en del förbättringar på området göras inom ramen för nuvarande resurstillgång. För närvarande utarbetas sålunda en tillsynsplan med samordnande kraftsamlingar och kontroller.

Det är enligt utskottets mening av stor vikt att betona SRV:s samordningsansvar särskilt i fråga om ansvar för tillsynen över transporter av farligt gods, eftersom enligt vad utskottet har inhämtat tillsynsverksamheten har brister.

Vad utskottet har anfört om en förbättrad tillsyn bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

dels – beträffande *utskottets sammanfattande synpunkter* – att den del av utskottets anförande på s. 13 som börjar med "Utskottet har kunnat" och slutar med "av regeringen" bort ha följande lydelse:

Utskottet har kunnat konstatera att det inom berörda myndigheter, företrädesvis SRV, ägnas en betydande uppmärksamhet åt de påtalade problemen och bristerna och att det på olika håll pågår eller förbereds arbete för att komma till rätta med dessa.

Utskottet har i det föregående uttalat att det arbete som pågår med utbildningsfrågor bör påskyndas och att samordningen av detta bör göras av SRV. Utskottet har också understrukit betydelsen av SRV:s samordningsansvar särskilt när det gäller tillsynen av transporter av farligt gods. Det är enligt utskottets mening angeläget att också framhålla vikten av att även övriga myndighetsåtgärder som enligt redovisningen i det föregående har vidtagits eller planeras sätts in med kraft och målmedvetenhet utan onödigt tidsutdräkt. Utskottet vill också när det gäller dessa understryka betydelsen av det övergripande ansvar som SRV har när det gäller transporter av farligt gods. Genom en effektiv samordning av målmedvetna insatser av berörda myndigheter, envar inom sitt ansvarsområde, bör eftersträvas en ökad säkerhet kring transporter med farligt gods. Utskottet utgår därvid från att hithörande frågor med uppmärksamhet kommer att följas också av regeringen.

dels att utskottets hemställan (s. 13) i momenten 3, 9 och 14 bort ha följande lydelse:

FöU 1987/88:7

3. beträffande *utbildning av förare*

att riksdagen med anledning av motionerna 1986/87:Fö128, yrkande 19 i denna del, 1987/88:Fö207, yrkande 15 i denna del, 1987/88:Fö504, 1987/88:Fö517 i denna del och 1987/88:Fö525 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet har anfört,

9. beträffande *förbättrad tillsyn*

att riksdagen med anledning av motionerna 1986/87:Fö128, yrkande 19 i denna del, 1987/88:Fö207, yrkande 15 i denna del och 1987/88:Fö517 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet har anfört,

14. beträffande *behovet av effektiviserad samordning m. m.*

(= utskottet).