

Motion till riksdagen

1987/88:Fö517

av Hans Rosengren (s)

om transporter av miljöfarligt gods

Under senare år har ett antal allvarliga olyckor i samband med transporter av farligt gods inträffat både i Sverige och i utlandet. Konsekvenserna av en olycka blir ofta omfattande. Det är inte bara människor och egendom utan ofta också miljön som skadas.

Farligt gods transporteras på land, till sjöss och i luften och fraktas ofta över landets gränser. Detta gör att regler nu blir komplicerade och kravet på tillsyn stort med ett stort antal myndigheter inblandade.

Lagstiftningen bygger på internationella konventioner och är mycket omfattande. Det är därför svårt för leverantörer, transportörer, terminalhållare och andra att ha tillräcklig kunskap om de krav som ställs.

Räddningsverket, sjöfartsverket och luftfartsverket meddelar föreskrifter om vilka varor som är farligt gods och hur dessa får transporteras. Räddningsverket har dessutom ett samordningsansvar för hela området transport av farligt gods.

Inte mindre än sex myndigheter (sjöfartsverket, luftfartsverket, polismyndigheterna, sprängämnesinspektionen, tullmyndigheterna och statens järnvägar) har till uppgift att se till att bestämmelserna för transport av farligt gods efterlevs.

Genom inrättandet av räddningsverket har vi fått en myndighet med hög kompetens inom området. Ytterligare effektivitetshöjning bör kunna åstadkommas genom att utöka räddningsverkets ansvarsområde och betona verkets samordningsansvar. På sikt bör räddningsverket få ansvaret för föreskrifter för alla transporter av farligt gods dvs. på land, till sjöss och i luften. Därigenom kan en del dubbelarbete mellan myndigheterna undvikas. Inte minst inom utbildning och information kan betydande samordningsvinster göras.

En effektiv tillsyn är av avgörande betydelse när det gäller att öka säkerheten vid farliga transporter. I dag är tillsynen bristfällig.

Luftfartsverket har delvis överlåtit uppgiften till SAS. Sjöfartsverket har inte prioriterat tillsyn av farligt gods. SJ svarar för tillsynen av sina egna transporter. Enligt uppgift har Sprängämnesinspektionen inte genomfört någon systematisk tillsyn det senaste året. Polisen kontrollerar i genomsnitt två transporter om dagen räknat i hela landet. Tullen slutligen är den enda myndighet som genomför tillsyn i form av razzior under några dagar. Resultaten från dessa, som gäller till Sverige inkommande trafik, är mycket nedslående.

Då tillsynen är bristfällig finns stor risk att oseriösa transportörer ägnar sig åt transport med farligt gods utan att följa samhällets regler. Genom

denna form av ekonomisk brottslighet skaffar de sig konkurrensfördelar på seriösa företags bekostnad.

Det inträffar också att chaufförer som är anställda hos mindre seriösa företag kör farligt gods utan att göras medvetna om vad transporten innehåller och utan att ha den säkerhetsutrustning som föreskrivs. Detta är ett allvarligt arbetsmiljöproblem.

Myndigheter med tillsynsuppgifter bör ta sitt ansvar på större allvar och göra sådana prioriteringar i sin verksamhet att tillsynen fungerar. Transportörer av farligt gods måste i framtiden kunna räkna med att deras verksamhet kontrolleras.

För att undvika olyckor på farligt gods – området kräver stor kunskap hos berörda personer – krävs kunskaper och ett komplicerat regelverk. Detta gäller personal i olika sammanhang och på olika nivåer. Sålunda måste ställas stora krav på kunnandet hos förare och transportledare som direkt är inblandade i transporten men också på regional och lokal myndighetspersonal vars beslut ofta angår riskbilden som följer av transporter av farligt gods.

Inom förargruppen bör, inte minst mot bakgrund av de olyckor som hänt på senare tid, övervägas om inte dagens krav på kunskaper hos tankfordonsförare bör utökas. Likaså är det angeläget att samhället snarast reser krav på utbildning om farligt gods även för styckegodstrafikens förare.

Vidare bör utredas om inte tiden är mogen att skapa auktorisation med åtföljande utbildningskrav för vissa yrkesgrupper med funktioner som är av stor betydelse för säkerheten kring transporter av farligt gods. Som exempel kan nämnas transportledare och ansvariga inom kemiföretag och lastbilscentraler.

Beträffande offentliga tjänstemän och även förtroendevalda är det angeläget att dessa har den erforderliga kunskapen om säkerhetsföreskrifter m. m. för att fatta funktionella och säkerhetshöjande beslut, t. ex. inom området vägvalsstyrning.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

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.

Stockholm den 25 januari 1988

Hans Rosengren (s)

Mot. 1987/88
Fö517