

Motion till riksdagen

1989/90:Fö712

av Isa Halvarsson (fp)

Transporterna av farligt gods

Tankbilsolyckan i staden Herborn år 1987 visade vilka katastrofala följder som en olycka med farligt gods-transport kan få. Det var då en tankbil välte på en gata, omkring fem minuter efteråt blev det en våldsam explosion och en hög eldslåga syntes över stadens centrum. En byggnad störtade samman, många bränder inträffade och t.o.m. ytan på floden brann. Till följd av olyckan omkom fem personer och skadades omkring 45 personer. I december 1988 inträffade en svår explosionsolycka på E 18 inom Köpings kommun. Då var en tankbil och en lastbil med släp lastad med farligt gods inblandade.

Enligt en uppskattning som gjorts av SCB så fraktades år 1987 omkring 15,3 miljoner ton farligt gods på våra landsvägar. Trots att vi har många duktiga och ansvarskännande förare av tunga fordon så har det på senare tid framkommit siffror som tyder på att något måste göras för säkerheten. Vid transport av farligt gods visar utredningar (Räddningsverkets rapport för 1987) att 50 % av olyckorna är singelolyckor, att i 34 % har överträdelse av hastighetsbestämmelserna skett, att i 6 % har förare av farligt gods varit övertrött samt att i 9 % var det tekniskt fel på fordonet.

Katastrofkommissionen har konstaterat en lång rad frågor som påverkar transporter med farligt gods:

1. Fordonen med utrustning. Även om de undersökta olyckorna inte har sin direkta grund i tekniska brister så finns det anledning att titta på fordonsstabiliteten och tanktätheten.
2. Vägstandarden har betydelse, speciellt när det gäller tankbilsolyckor så ökar olycksriskerna vid snäva kurvradier, feldoserade vägbanor eller vid felaktiga och varierande vägbeläggningar.
3. Föraren är naturligtvis av stor betydelse. Vid de flesta tankbilsolyckorna har föraren hållit en med hänsyn till omständigheterna för hög hastighet. Kraven på förare av farligt gods-transporter måste ställas högt när det gäller erfarenhet och lämplighet.

Ett av de stora oljeföretagen har efter Räckstaolyckan infört krav på att förare skall ha fyllt 25 år och ha minst tre års erfarenhet av att köra tung lastbil för att få provanställning. Det är tveksamt om frågan om högre krav på erfarenhet och bättre lämplighet på tankbilsförarna ska lösas enbart genom en frivillig överenskommelse inom transportnäringen. Riskerna med en sådan lösning är att den inte med säkerhet skulle gälla

samtliga förare och svårigheter skulle uppstå att kontrollera efterlevnaden. I stället borde frågan om högre krav på erfarenhet och lämplighet för tankbilsförare och förare av annat farligt gods regleras genom lagstiftning.

4. Utbildningsfrågor.
5. Olika ackordsystem eller s.k. premielönesystem förekommer också när det gäller tankbilsolyckor. Den frågan måste snarast få sin lösning förhållingsvägen.
6. För hög hastighet är många gånger den direkta orsaken till en tankbilsolycka; polisens hastighetsövervakning bör intensifieras liksom kontrollen av färdskrivare.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen hos regeringen begär förslag om åtgärder för att förbättra säkerheten vid farligt gods-transporter.

Stockholm den 24 januari 1990

Isa Halvarsson (fp)