

Motion till riksdagen

1989/90:Fö703

av Leif Olsson och Kenth Skårvik (båda fp)

Transporterna av farligt gods

Ingenting på langtradaren talade om att det fanns farligt gods i lasten. Den obligatoriska instruktionen på svenska om hur godset ska hanteras vid ett läckage saknades.

En chaufför körde omkring med 847 kilo thinner och färg i lastrummet. Vid poliskontroll visade det sig att han saknade extra brandsläckare.

På det trailerdragna släpet fanns full last av fat med fosforsyra. Dessa stod utan förankring. Ett av faten började läcka efter avkörningen. Enligt polisen var det enormt vårdslöst att köra farligt gods på detta sätt.

Ett fartyg lastat med gifttunnor anlöper hamnen. Larm går om att lasten läcker. Fem stuveriarbetare förs till lasarettet för vård. Efter flera timmars arbete hittas en läckande tunna, som en spik gått igenom. Den innehåller etylmercaptan, som är mycket giftigt i höga koncentrationer —— brandmännen stod handfallna när de kom till fartyget. De visste inte hur farligt giftet var, vilka kemiska substanser det innehöll och hur de skulle behandla det. Orsaken var att giftet inte fanns upptaget i brandmännens pärm över farligt gods.

Ovanstående är citerat ur västsvensk press och skildrar händelser inom loppet av några månader under år 1989. Sammantaget pekar de på en upprörande nonchalans vid transport av farliga ämnen till lands och till sjöss. Vad som anges ovan är förmodligen en bråkdel av farligt gods som kommit under myndigheternas ögon.

Det finns anledning till en och annan reflexion som hör dessa transporter till. En är att transportörerna skall skylta sina lastbilar. Gör man inte det, finns ju möjlighet att köra ombord på vanliga passagerarfärjor. Har man skyltat farligt gods måste transporten ske via speciella färjor. När det gäller tullen är man skyldig, att ha viss tillsyn vid nationsgränserna, men slarvas det med skyltningen försvåras tullens jobb. Det händer också att instruktion i fordonet saknas eller att den inte är avfattad på svenska. På instruktionen skall anges hur lasten skall hanteras vid olycka.

Regionala och lokala myndigheter har sedan länge haft sin uppmärksamhet riktad mot de missförhållanden vi här påtalar. Tyvärr andas t.ex. Länsstyrelsens agerande i O-län viss uppgivenhet. I sin Miljöanalys 1988 nöjer man sig med att betona att myndigheterna bör verka för minskade risker genom framsynt samhällsplanering, vägvalstyrning, tillsyn och information. Vidare skall företagen informeras om deras ansvar och skyldigheter enligt kemikalielagstiftningen.

Enligt vår uppfattning måste det till hårdare tag till skydd för människor, samhälle och miljö. Dels bör bötebeloppen göras kännbara och inte enbart drabba chauffören, dels bör frihetsberövande komma ifråga, där förseelsen varit särskilt grov. Det finns sedan tidigare önskemål om mer resurser till tullen och länstrafikgrupperna behöver också förstärkas så att man kan göra mer av flygande besiktningar.

Mot. 1989/90

F6703

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att transport av farligt gods måste ske under så säkra och trygga betingelser som möjligt.

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om brottsförebyggande arbete på våra vägar och i hamnar.

Stockholm den 19 januari 1990

Leif Olsson (fp)

Kenth Skårvik (fp)