

Motion till riksdagen

1988/89:Fö702

av Kenth Skårvik och Leif Olsson (båda fp)

Transport av farligt gods

Svinesund passerades år 1987 av 220 000 lastbilar med en godsmängd om 2 850 000 ton. Drygt 40 % av godset är transitgods till kontinenten, vilket innebär kommunikationer via färjor.

Om man vill ta med den totala mängden godstrafik räknat vid en mätpunkt norr om Uddevalla kan antalet fordon i lokal och regional trafik uppskattas till 410 000 år 1987 med en genomsnittlig last om 5 ton per fordon.

Dessa siffror berättar en hel del om intensiteten i trafiken på Europaväg 6 genom Bohuslän under ett år. För varje nytt år ökar godstransporterna på väg och beräknas fram till år 2010 öka med 100 till 190 % när det gäller internationellt transporterade godsmängder.

När det gäller hamnarna kommer 50 % av Sveriges totala import via västkusthamnarna och 35 % av exporten. För riket kommer 95 % av importen via havet.

En del av dessa enorma godsmängder är farlig för människorna, för djuren och miljön överhuvudtaget. När det gäller landsvägstrafiken är lasterna ibland oklart eller torftigt deklarerade. Det har förekommit fall där förare av långträdare som dragits in i trafikolyckor inte har vetat vad lasten består av, eller hur lasten skall hanteras. I sådana fall blir det extra jobbigt för räddningstjänsten – de vet ju inte vilka resurser som skall sättas in och vilken utrustning som är den lämpliga.

Motsvarande incidenter inträffar i hamnar. Fallet med en 200-liters-tunna, fylld med det ytterst giftiga ämnet Tetrametylbly, som sprang läck vid lastarbete ombord på ett indiskt fartyg i Uddevalla hamn, kunde ha utvecklats till en katastrof av stora mått. Lägg därtill att fartygets övriga last bestod av ammunition, som, om oturen hade varit framme, kunde ha detonerat!

I det enskilda fallet kan ett utkrävande av ansvar riktas mot dem som har att frakta godset, eller på annat sätt hanterat det. Men det får å andra sidan ställas mot om information har nått vederbörande om godsets beskaffenhet.

Även från totalförsvvarssynpunkt är transportererna av farligt gods värda all observans. Samhället är sårbart och påverkas snabbt, både vad gäller tele- och sjukvårdssidan.

Som vi bedömer de frågor som här berörts, talar mycket för att en översyn behövs av bestämmelserna för hur gods skall fraktas, vilka typer av gods som kan samtransporteras och vilka som inte lämpar sig för detta. Vidare behövs en information som inte bara riktar sig till "fraktbefälhavarna" utan huvudmannen – vem denna än är – skall vara säker om att transportören vet vad lasten innehåller och han skall veta hur agerandet sker vid en olycka. I

speciella fall bör polis och räddningstjänst i förväg informeras om att farlig last passerar ett känsligt område vid viss tidpunkt.

Mot. 1988/89
Fö702

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att bestämmelserna för transporter av farligt gods ses över,
2. att riksdagen hos regeringen begär en skyndsam undersökning om en ev. förstärkning av tullens resurser, i syfte att stärka kontrollen av inkommande godstyper för att bättre säkra transporter inom landet.

Stockholm den 11 januari 1989

*Kent*h Skårvik (fp)

Leif Olsson (fp)