

Motion till riksdagen

1988/89:Fö704

av Claes Roxbergh m.fl. (mp)

Transport av farligt gods

Under 1970-talet sjönk i stort sett antalet skadade och dödade i trafikolyckor för varje år. Under 1980-talet har trenden däremot närmast varit uppåtgående igen. Detta sammanhänger sannolikt med att de viktigaste trafiksäkerhetsförbättrande åtgärderna som enkelt kan åstadkommas hade åstadkommits under 1970-talet, men vägtrafiken har samtidigt ökat, i synnerhet under 1980-talet.

Trafikskadorna kan förmodligen minskas en del genom ytterligare säkerhetsförbättrande åtgärder i såväl motorfordonen som i vägkonstruktionerna. Men mycket talar för att ytterligare sådana åtgärder endast kan få marginell effekt. Då framstår en bättre trafikutbildning, återkommande krav på tester för att körkortet ska få behållas och allmänna informationskampanjer för en bättre och säkrare trafikmiljö.

Men som framgår av ovanstående är det den ökande vägtrafiken som är den huvudsakliga underliggande orsaken till att trafikskadorna ökar. Denna vägtrafikökning sker dessutom till stor del i storstäderna där kollektivtrafik finns tillgänglig för flertalet. Därför torde det ur trafiksäkerhetssynpunkt vara ytterst angeläget att minska biltrafiken, främst i storstadsområdena. Det kan ske genom att kollektivtrafiken förbättras och byggs ut, samtidigt som restriktioner som bitullar och bilfria innerstäder inrättas. Det kan också ske genom att man underlättar för bilisterna att ansluta till kollektivtrafiken genom t.ex. bekväma bilparkeringar i anslutning till pendeltågsstationer och busstationer.

Generellt sett behöver den miljövänliga och trafiksäkra kollektivtrafiken främjas över hela landet på vägtrafikens bekostnad. Järnvägarna måste utvecklas genom satsningar på nya bansträckningar, bättre tågtyper och ökad tillgänglighet för fler människor. Då kan såväl gods- som persontrafik flyttas bort från de trafikfarliga vägarna.

Det är också i hög grad motiverat att gynna en samhällsutveckling som inte kräver ett lika stort trafikarbete som det nuvarande. Det kan ske genom att samhällsplaneringen inriktas på korta avstånd mellan bostad, arbete och serviceinrättningar. Det kan också ske genom att såväl arbetskraft som lagerhållning skattemässigt gynnas mer än landsvägstransporter.

Transport av farligt gods

Till trafiksäkerhetsproblematiken kan också problematiken kring transport av farligt gods fogas. Under 1988 beräknas 15 miljoner ton gods ha transporterats på våra vägar! Med jämna mellanrum rapporteras det om

transporter med farligt gods som har havererat, och inte sällan visar det sig att de kommunala beredskapsplanerna för detta inte räcker för att få snabba och tillräckliga åtgärder. Många av de farliga transportererna går längs vattendäkt och rakt igenom tätbefolkade områden på ordinära, och ibland trafikfarliga, vägar.

Dessa miljöfarliga godstransporter på väg körs i hög utsträckning på ackord, dvs. chauffören tjänar pengar på att köra fortare och genare.

Många av de farliga godstransportererna kommer per lastbil från utlandet, uppskattningsvis mellan 20 000–50 000 lastbilar årligen. De är ofta bristfälligt märkta. Enligt tullen har hittills ingen utomnordisk felmärkt miljöfarlig transport bötfällts! Chauffören frikänns då han inte känner till lastens innehåll! Detta visar tydligt att bestämmelserna behöver skärpas såväl här hemma som utomlands.

I miljöpartiets allmänna partimotion om trafikpolitiken krävs bl.a. hastighetssänkningar på vägarna och omfattande satsningar på trafiksäkrare kollektivtrafik som t.ex. järnvägarna. Här ställs mer specifika trafiksäkerhetskrav.

Hemställan

Med anledning av vad som ovan anförts föreslår vi

1. att riksdagen beslutar att vägar som upplåts för transport av trafikfarligt gods ska förses med särskild skyltning och att sådana transporter inte får gå på andra vägar,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att säkerheten och olycksberedskapen längs vägar som upplåtits för transport av farligt gods ska förbättras,

3. att riksdagen beslutar att förbjuda ackordslön för förare av fordon lastat med miljöfarligt gods,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att kontrollen av märkning av miljöfarligt gods som förs in i landet bör skärpas,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att möjligheterna att stoppa och straffa felaktigt märkta miljöfarliga transporter från bl.a. utlandet bör utredas,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att målsättningen för biltrafikens omfattning i landet skall vara att den minskas med minst 25 % till år 1995, räknat från 1988 års nivå,¹]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att hastigheterna på våra vägar och gator bör sänkas med hänsyn till såväl trafiksäkerhet som miljö,¹]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att återkommande körkortstest bör införas,¹]

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att skärpta straff, t.ex. i form av konfiskation av fordonet, bör kunna komma i fråga vid grova trafikförseelser som innebär betydande trafiksäkerhetsrisk, såsom att köra en bil i mer än 80 km/h inom tätbebyggt område.²]

Mot. 1988/89
Fö704

Stockholm den 12 januari 1989

Claes Roxbergh (mp)

Roy Ottosson (mp)

Carl Frick (mp)

Marianne Samuelsson (mp)

Anna Horn af Rantzien (mp)

Inger Schörling (mp)

¹ 1988/89:T204

² 1988/89:Ju602