

Hur säkert är egentligen transport av farligt gods?

Simon Rojas Garrido

Juni 25, 2024

Har ni någon gång suttit i en bil och sett en lastbil med den orangea skylten? Och ställt er frågan om transporten av detta farliga gods faktiskt görs på ett säkert sätt på de svenska vägarna?

Att transportera farligt gods med lastbil på svenska vägar är idag något som anses nödvändigt då det handlar om att transportera ämnen som bland annat bensin, gasol och svavelsyra som behövs för både privat- och statlig verksamhet. Att dessa farliga ämnen transporteras på de svenska vägarna kan ses som ett riskmoment om en olycka skulle inträffa. Frågan om säkerheten kring transport av farligt gods har berörts i en uppsats på Lunds Tekniska högskola. Syftet med uppsatsen har varit att undersöka närmare om konsulters utredningar rörande transport av farligt gods inom den fysiska planeringen, som görs på uppdrag av kommunen, faktiskt stämmer överens med verkligheten utifrån statistik från MSB. Genom denna jämförelse undersöks om konsulters riskutredningar håller en god nivå av kvalitet vilket är viktigt för att upprätthålla lagstadgade säkerhetskrav som ställs på kommunerna. Med anledning av att statistik, inhämtad från MSB, endast omfattat en tidsperiod om cirka 13 år föreligger därför en viss osäkerhet. Detta innebär att jämförelsen med riskutredningarna bör ses med viss försiktighet.

Det har skett olyckor där farligt gods varit involverat på de svenska vägarna. Men hur ofta och hur allvarliga konsekvenserna av dessa olyckor är, är något som alla kanske inte känner till. Från år 2017 till 2020 har ca sju händelser inträffat med läckage av farliga ämnen som har haft frätande, giftiga eller oxiderande egenskaper till följd av trafikolyckor med farligt gods. Läckage har även skett årligen av mindre skadliga ämnen såsom brandfarliga vätskor vilket innefattar bensin och diesel inom samma period. Att det skett mestadels läckage på vägarna av just

brandfarliga vätskor kommer kanske inte som någon överraskning då det är de ämnen som transporteras mest på de svenska vägarna. Givetvis kan läckage av farligt gods ske under transport fastän ingen trafikolycka inträffat. Detta har dock inte inkluderats i kommunernas uppdragsbeskrivningar. Detta trots att det skett ca ett trettiotal gånger årligen från år 2007 till 2020.

Det sker årligen flertal trafikolyckor med dödlig utgång. Det har dock inte skett några dödsfall hänfört till farligt gods från år 2007 till 2020 då en trafikolycka uppstått. Detta har tytt på att de säkerhetsåtgärder som vidtagits av transportörer av farligt gods varit tillräckligt goda. Trots detta har konsulter på beställning av kommuner inkluderat beräkningar av dödsfall i deras utredningar. Detta innebär inte att beräkningen gjorts i onödan, utan snarare att lagen har följts då människoliv är något som värderas högt och det kan därför ses som rimligt att det prioriteras. Däremot har det under perioden skett ett tiotal miljökador per år till följd av trafikolyckor med farligt gods, vilket inte har inkluderats i uppdragsbeskrivningarna. Beräkning av miljökador i utredningarna skulle därför med fördel kunna inkluderas i uppdragsbeskrivningen för att få en mer nyanserad helhetsbild, speciellt ur miljöhänsyn och utifrån de lagkrav som ställs på kommunerna.

Ja, nästa gång ni ser den orangea skylten på en lastbil behöver ni med denna vetskap inte känna er lika oroliga bakom ratten.



Bild på transport av farligt gods med orange skylt. Bild tagen från: <https://www.borlange.se/fordjupadoversiktsplan-borlange/hansyn/miljostorande-verksamheter-och-farligt-gods>