

Kartläggning av farligt gods transporter Jämtlands län



Länstyrelsen
Jämtlands län

FÖRORD

Resultatet av kartläggningen av farligt gods transporter för Jämtlands län ska fungera som informationsmaterial och underlag för fortsatt arbete för en säkrare kontroll av transporter med farligt gods inom länet.

Detta projekt har bedrivits i samverkan mellan funktionerna Samhällsberedskap och Miljöskydd på Länsstyrelsen i Jämtlands län. Projektet är en åtgärd tillhörande ett av de prioriterade regionala miljömålen inom det nationella målet ”Giftfri miljö”. Funktionen för samhällsberedskap har varit projektägare och finansieringen har skett med medel från Krisberedskapsmyndigheten.

Ansvarig för projektet har varit Katarina Fredriksson och arbetet har utförts av Erika Nilsson.

Östersund, oktober 2005

Erika Nilsson

SAMMANFATTNING

Ett av Jämtlands läns regionala miljömål inom Giftfri miljö är att kartlägga hanteringen av kemiska produkter inom länet, miljömål 4:1. En av åtgärderna inom miljömål 4:1 är att kartlägga farligt gods transporter i länet. Det har visat sig finnas ett stort behov av en kartläggning av farligt gods transporter ute bland länets berörda aktörer. Idag finns inte det underlag avseende transporter av farligt gods som skulle behövas. Behovet av information över transporter av farligt gods delas även med andra län.

Kartläggningen omfattar farligt gods transporter på väg och järnväg. Information om farligt gods som transporteras inom Jämtlands län erhölls genom kontakter med berörda parter som hanterar farligt gods. Stora mottagare av farligt gods i länet, transportörer av farligt gods och avsändare av farligt gods kontaktades. Projektet innefattade även en undersökning om hur kontrollen av farligt gods transporter kan se ut i framtiden.

Kartläggningen visar att flödet av landtransporter med petroleumprodukter klass 3 och klass 9 är dominerande i Jämtlands län. Transporter med frätande kemikalier, klass 8 verkar också vara vanligt förekommande. Även transporter av gaser, klass 2 är vanligt förekommande i länet. Majoriteten av alla farligt gods transporter på väg körs från eller via Sundsvall. Detta medför att transportererna kommer in i länet via E14 och Bräcke Kommun. Många av de identifierade transportererna kör större mängder av farligt gods till Östersund. Det farliga godset distribueras sedan ofta ut i mindre mängder till mottagare i länet. När det gäller de järnvägstransporter som identifierats är det främst transit transporter, dels via Åre och in i Norge och dels via sträckan Bräcke - Långsele.

Den framtida kontrollen av farligt gods transporter på väg och järnväg kan utformas på olika sätt. MITRA är ett system som kombinerar satellitnavigering, telekommunikationer, geografiska informationssystem och riskdatabaser till ett integrerat system. Med detta system ska det i framtiden gå att övervaka och spåra all trafik med farligt gods. Än så länge är det ett EU finansierat försöks projekt som inte kommer att bli aktuellt inom de närmsta 10 åren. Användningen av GPS system kommer före MITRA systemet.

Att skapa kontaktytor och samarbete mellan berörda aktörer inom farligt gods området är ett bra sätt att hålla sig informerad om lägesituationen på regionalnivå. Genom kontaktnät och transportavtal mellan till exempel avsändare, transportörer och berörda myndigheter kan informationen lättare kanaliseras ut till rätt instans. Detta bidrar till att länet i fråga kan använda informationen för uppbyggandet av en beredskap för eventuella olyckor med farligt gods och vid framtagandet av andra åtgärders program som ska skydda människa och miljö.

Kartläggningen av farligt gods transporter i Jämtlands län kommer att fungera som underlag för fortsatt arbete för en bättre kontroll av farligt gods transporter i länet. Transittrafiken undersöktes inte i denna kartläggning. Andelen av alla transporter som utgörs av transittrafik är inte känd idag och det vore av intresse att undersöka detta vidare. Det skulle även behöva tittas närmare på transporter med farligt gods packat i begränsade mängder eftersom dessa transporter verkar ha ökat i länet.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING.....	2
1.1 Bakgrund.....	2
1.2 Syfte.....	2
1.3 Avgränsningar.....	2
2. REGLER OCH LAGAR OM FARLIGT GODS TRANSPORTER.....	3
2.1 Lagen om farligt gods transporter.....	3
2.1.1 Säkerhetsrådgivare.....	3
2.2 Regelverket ADR och RID.....	4
2.2.1 Klassificering.....	4
2.2.2 Ansvarsområden för avsändare, transportör och mottagare.....	5
2.2.3 Begränsad mängd och värdeberäknad mängd farligt gods.....	6
2.3 Tillsyn.....	6
2.3.1 Statens räddningsverk.....	6
3. METOD.....	7
4. HUR SER KONTROLLEN AV FARLIGT GODS TRANSPORTER UT I DAG?.....	8
4.1 Vägtransporter.....	8
4.2 Järnvägstransporter.....	10
5. KARTLÄGGNINGEN AV FARLIGT GODS TRANSPORTER.....	11
5.1 Petroleumprodukter.....	13
5.2 Kemikalier och kemiska produkter.....	16
5.1.1 Mottagare.....	16
5.2.2 Avsändare.....	18
5.2.3 Transportörer.....	24
5.3 Farligt avfall.....	28
5.4 Sammanfattning över farligt gods transporter i Jämtlands län.....	30
6. HUR SER KONTROLLEN AV FARLIGT GODS UT I FRAMTIDEN?.....	31
6.1 MITRA.....	31
6.2 Kontroll av farligt gods transporter på regional och nationell nivå.....	31
7. FORTSATT KARTLÄGGNING AV FARLIGT GODS TRANSPORTER I LÄNET.....	33
7.1 Transittrafiken.....	33
7.2 Transporter med farligt gods i begränsade mängder.....	33
BILAGA. Karta över Jämtlands län med rekommenderade vägar för farligt gods och uppställningsplatser, 2005.	

I. INLEDNING

I.1 Bakgrund

Ett av Jämtlands läns regionala miljömål inom Giftfri miljö är att kartlägga hanteringen av kemiska produkter inom länet, miljömål 4:1¹. En av åtgärderna inom miljömål 4:1 är att kartlägga farligt gods transporter i länet.

Det har visat sig finnas ett stort behov av en kartläggning av farligt gods transporter ute bland länets berörda aktörer. Transporter av farligt gods innebär att avsevärda mängder av farliga ämnen transporteras inom och genom ett län. En olycka kan innebära att stora mängder sprids i miljön och kan utgöra en stor hälsofara för människor som bor inom det aktuella området. En ökad kunskap om dessa transporter skulle kunna bidra till åtgärder för att skydda människors hälsa och även skydda värdefulla och känsliga naturområden. Det skulle även underlätta vid planering av beredskap för eventuella kemikalieolyckor.

I den förstudie som utfördes av Länsstyrelsen under våren 2003 togs en metodik fram över hur en kartläggning av farligt gods i länet kan ske². Flera kontinuerliga transporter identifierades och några av dem blev även kartlagda med avseende på vad som transporterades, mängder och transportvägar. Antalet transporter med farligt gods befaras dock vara betydligt större än detta antal och en utförligare analys är därför viktig.

I.2 Syfte

Syftet med kartläggningen av farligt gods transporter är att få en uppfattning om flödet av farligt gods i länet. En sammanfattande information om vilka typer av farligt gods som transporteras, vilka mängder som transporteras och transportvägar kan användas som underlag vid planering av beredskap för eventuella kemikalieolyckor och andra åtgärders program för att skydda människa och miljö.

Syftet är även att den kommande rapporten kan användas som underlag för fortsatt arbete för en bättre kontroll av farligt gods transporter inom Jämtlands län.

I.3 Avgränsningar

Kartläggningen ska innefatta transport av farligt gods på väg och järnväg. Jämtlands län saknar sjötransporter och transporter med flyg förekommer inte enligt metodstudien.

Transporter av farligt gods som endast passerar genom länet, så kallad transit trafik, kommer inte att kartläggas i denna rapport. Detta på grund av att projekttiden inte räcker till.

¹ Länsstyrelsen i Jämtlands län 2003: Regionala miljömål för Jämtlands län.

² Länsstyrelsen i Jämtlands län 2003: Metod för kartläggning av kemikalier och kemiska produkter inom ett län.

2.0 REGLER OCH LAGAR OM FARLIGT GODS TRANSPORTER

2.1 Lagen om farligt gods transporter

Transport av farligt gods regleras i Sverige av en lagstiftning som består av lagen om transport av farligt gods (1982:821), förordningen om transport av farligt gods(1982:923) och föreskrifter för väg-, järnväg-, sjö- och lufttransport av farligt gods³. Föreskrifter för landtransporter ges ut av Statens räddningsverk, föreskrifter för sjötransporter ges ut av Sjöfartsverket och föreskrifter för lufttransporter ges ut av Luftfartsverket.

Lagen om transport av farligt gods (1982:821) definierar transport som förflyttning av farligt gods med transportmedel samt sådan lastning, lossning, förvaring och annan hantering av det farliga godset som utgör ett led i förflyttningen⁴. Farligt gods definieras enligt lagen som ämnen och föremål som på grund av sina kemiska eller fysikaliska egenskaper kan orsaka skador på människor, djur, miljö och egendom. Exempel på sådana egenskaper är explosiva, brandfarliga, giftiga, radioaktiva och frätande egenskaper.

2.1.1 Säkerhetsrådgivare

I Sverige ska alla som utför transport av farligt gods i sin verksamhet eller som avsänder farligt gods ha en säkerhetsrådgivare⁵. Lagstiftningen medger dock vissa undantag från kravet av säkerhetsrådgivare, bland annat för kvantiteter som på visst sätt är begränsade på transportenhet.

En säkerhetsrådgivare har till uppgift att verka för att olyckor i samband med transporter av farligt gods förebyggs⁶. En säkerhetsrådgivare har även till uppgift att se till att bestämmelser om transport av farligt gods följs, ge råd om verksamhet som rör transport av farligt gods och överlämna en årlig rapport till verksamhetsledningen om den verksamhet som rör transport av farligt gods. Verksamhetsledningen ska bevara rapporten i fem år och på Statens räddningsverks begäran ge in den till verket.

För att bli säkerhetsrådgivare måste ett prov avläggas hos Räddningsverket. Efter godkänt resultat utfärdas ett intyg som är giltigt i 5 år.

I Statens räddningsverks föreskrifter om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods står utförligare information om en säkerhetsrådgivares uppgifter, undantag från säkerhetsrådgivare och provets utformning⁷.

³ Räddningsverket 2003: Broschyren; Landtransporter av farligt gods.

⁴ Lagen om transport av farligt gods (1982:821)

⁵ Lagen om transport av farligt gods (1982:821)

⁶ Förordningen om transport av farligt gods (1982:923).

⁷ Statens räddningsverks föreskrifter om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods (SRVFS 2002:3)

Räddningsverket har ett register över alla företag i Sverige med säkerhetsrådgivare⁸. Antalet företag med säkerhetsrådgivare i hela Sverige var 4343 stycken, maj 2005. Antalet säkerhetsrådgivare var 1114 stycken. Det är vanligt att företag anlitar säkerhetsrådgivare på konsultbasis. Detta medför att en säkerhetsrådgivare kan ha ansvar över flera företag.

Antalet företag i Jämtlands län med säkerhetsrådgivare var 46 stycken, oktober 2005.

2.2 Regelverket ADR och RID

Varje transportslag har sina egna bestämmelser i form av regelverk. För vägtransporter kallas regelverket ADR och för järnvägstransporter kallas regelverket RID⁹.

ADR-S och RID-S är Statens räddningsverks föreskrifter om transport av farligt gods på väg respektive järnväg. Bokstaven "S" står för den svenska utgåvan.

2.2.1 Klassificering

Avsändaren ska se till att det farliga godset är rätt klassificerat. För en fullständig klassificering av det farliga godset kräver ett antal uppgifter.Utförligare information om klassificering av farligt gods finns i regelverket ADR-S och RID-S kapitel 3.2 tabellerna A och B.

- UN- nummer; UN- nummer är ett identifieringsnummer för farligt gods som består av fyra siffror. Det tilldelas varje ämne eller grupp av ämne med samma inneboende egenskaper. UN- numren är gemensamma för alla transportslag och används internationellt.
- Klass; Farligt gods delas in i olika klasser beroende på vilka farliga egenskaper ämnet eller föremålet har. Till varje klass tillhör en eller flera symboler som visar vilka farliga egenskaper det farliga godset har. För de ämnen och föremål som har fler än en farlig egenskap är det den dominerande faran (primär faran) vid transport som avgör vilken klass ämnet eller föremålet tillordnas.
- Klassificeringskod; Alla ämnen och föremål, utom de i klass 7, är tilldelade en klassificeringskod. Denna kod består av siffror och bokstäver som ger ytterligare upplysningar.
- Farlighetsnummer; Farlighetsnummer består av 2 eller 3 siffror som talar om vilka farliga egenskaper ämnet har.

⁸ [www.srv.se/förebyggande/farligt gods/sakerhetsradgivare/sok sakerhetsradgivare](http://www.srv.se/förebyggande/farligt_gods/sakerhetsradgivare/sok_sakerhetsradgivare)

⁹ Räddningsverket 2003: Broschyren; Landtransporter av farligt gods.

- Förpackningsgrupp; Farligt gods delas in i olika förpackningsgrupper beroende på hur farliga egenskaper ämnet eller föremålet har. Förpackningsgruppen används bland annat vid val av förpackning.

Förpackningsgrupp:

I: Mycket farligt

II: Farligt

III: Mindre farligt

- Officiell transportbenämning; Officiell transportbenämning är det namn som ska användas för att beskriva det farliga godset i exempelvis godsdeklarationer. Benämningen är oftast ett kemiskt eller tekniskt namn på ämnet eller föremålet.

2.2.2 Ansvarsområden för avsändare, transportör och mottagare

Vid transport av farligt gods är det viktigt att definiera vilka olika ansvarsområden som kan förekomma. De huvudansvariga (huvuddelaktiga) är avsändare, transportör och mottagare. Andra ansvariga (andra delaktiga) är till exempel lastare och förpackare.

Avsändaren

Avsändaren har störst kännedom om det farliga godset och det är dennes skyldighet att lämna all relevant information till transportören. Avsändaren ska;

- Försäkra sig om att det farliga godset är klassificerat och tillåtet för transport.
- Endast använda godkända och lämpliga förpackningar och tankar.
- Se till att godset är rätt märkt och etiketterat.
- Uppfylla bestämmelser om försändningssätt och transportrestriktioner.

Transportören

Transportören ansvar är att försäkra sig om att;

- Det farliga godset är tillåtet för transport.
- Föreskrivna handlingar finns med i transportenheten vid vägtransport eller när godset skickas vidare vid järnvägstransport.
- Fordon, järnvägsvagnar och last inte uppvisar några synliga brister, otätheter eller sprickor och att inga utrustningsdetaljer fattas.
- Datum för nästa kontroll av tankar inte har överskridits.
- Fordon eller järnvägsvagnar inte är överlastade.
- Rätt etikettering och märkning finns på fordon och järnvägsvagnar.
- Utrustning som föreskrivs i förarens skriftliga instruktioner (transportkort) finns i fordonet vid vägtransport.

Ovanstående punkter kontrolleras med hjälp av de transporthandlingar som följer med godset och genom visuell kontroll av fordon, järnvägsvagnar, containrar och i förekommande fall last.

Mottagare

Efter lossning ska mottagaren uppfylla bestämmelserna för väg- eller järnvägstransport. Bestämmelser som särskilt kan nämnas är att;

- Utföra föreskriven rengöring och sanering av fordon, järnvägsvagnar och containrar.
- Se till att farliga godsmärkningar tagits bort från fullständigt tömda, rengjorda containrar samt på avgasade och sanerade järnvägsvagnar.

2.2.3 Begränsad mängd och värdeberäknad mängd farligt gods

Visst farligt gods som är packat i begränsad mängd per förpackning kan undantas från bestämmelserna i ADR-S och RID-S under vissa förutsättningar.

Farligt gods i förpackningar eller IBC-behållare vars mängd begränsas per transportenhet, så kallad "värdeberäknad mängd", undan tas även från vissa bestämmelser i ADR-S.

Företag som transporter gods som går under begreppen begränsad mängd eller värdeberäknad mängd behöver inte klassa godset som farligt gods och behöver därför inte följa reglerna i ADR-S och RID-S. Dessa företag behöver inte heller någon säkerhetsrådgivare.

2.3 Tillsyn

För tillsynen enligt lagen om transporter av farligt gods (1982:821) äger tillsynsmyndighet tillträde till områden, lokaler och andra utrymmen, som används i samband med transport, eller till transportmedel och transportanordningar. Myndigheten har rätt att få de upplysningar, handlingar och prov som behövs för tillsynen. Tillsynsmyndighet får meddela de förelägganden eller förbud som uppenbart behövs för att denna lag eller de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen skall efterlevas.

2.3.1 Statens räddningsverk

Räddningsverket är centraltillsynsmyndighet enligt lagen om skydd mot olyckor (LSO), lagen om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor (Sevesolagen) samt lagen om brandfarliga och explosiva varor¹⁰. Räddningsverket

¹⁰ www.srv.se/tillsyn

ansvarar även för tillsyn över lagen om transport av farligt gods. Tillsynsområdena är säkerhetsrådgivare för alla transportslag, landstransporter av ämnen och föremål enligt klasserna 1-6 samt 8 och 9¹¹. När det gäller transporter av ämnen och föremål enligt klasserna 6, 8 och 9, dock endast om de transporteras i tankfordon.

Räddningsverkets tillsyn omfattar operativ tillsyn och tillsynsvägledning. Operativ tillsyn innebär tillsyn som riktas direkt mot ett tillsynsobjekt. Tillsynsvägledning innefattar uppföljning, utvärdering och stöd till andra tillsynsmyndigheter inom de områden där verket är central tillsynsmyndighet.

Räddningsverket har även ansvaret att varje år ta fram en Sverigeatlas över rekommenderade vägar för transport av farligt gods och uppställningsplatser¹². Detta sker i samarbete med länsstyrelserna i landet som fungerar som samordnare av denna information från kommunerna.

Tillsyn över efterlevnaden av lagen (1982:821) om transport av farligt gods och föreskrifter som meddelats med stöd av lagen är för vägtransporter Polismyndigheten och för järnvägstransporter Järnvägsstyrelsen, som den 1 juli 2005 tog över tillsynen av järnvägstransporter från Banverket.

3. METOD

Information om farligt gods som transporteras inom Jämtlands län erhöles genom kontakter med berörda parter som hanterar farligt gods. Stora mottagare av farligt gods i länet, transportörer av farligt gods och avsändare av farligt gods kontaktades.

Innan kartläggningen hölls ett diskussionsmöte där berörda parter samlades för att diskutera vilken information som de var intresserade av att få genom detta projekt. Räddningstjänsten, Miljö-, Plan- och Byggkontoren, Polismyndigheten, Banverket och Vägverket bjöds in till mötet.

Projektet innefattade även en undersökning över hur kontrollen av farligt gods transporter kommer att se ut i framtiden och en dialog hölls med de berörda aktörerna hur denna framtida kontroll av farligt gods transporter kan utformas på bästa sätt.

Kartläggningen omfattar endast två månaders arbete och mycket av statistiken visar endast nuläget. Därför utformades rapporten på ett sådant sätt att den kan användas som underlag för fortsatt arbete för en bättre kontroll av farligt gods transporter i länet.

¹¹ Förordningen om transport av farligt gods (1982:923)

¹² Räddningsverket 2004; Sverigeatlas 2004, Vägval farligt gods

En uppdelning av farligt gods transporter gjordes för att enklare kunna redovisa resultatet. Farligt gods delades upp i följande grupper;

- Petroleum produkter
- Kemikalier och kemiska produkter
- Farligt avfall

Sedan flera år har statistiska centralbyrån (SCB) sammanställt uppgifter om Oljehandels leveranser av petroleumprodukter till slutlig användare med fördelning på län och kommun¹³. Statistiken har producerats av SCB på uppdrag av Statens energimyndighet (STEM), som ansvarar för den officiella statistiken inom detta område. Leveransuppgifterna omfattar leveranser av motorbensin, dieselbrännolja och eldningsolja till slutliga förbrukare till varje enskild kommun. Dessutom redovisas därav leveranser av eldningsoljor till förbrukare som inte tillhör förbrukargrupperna industri-, respektive el-, gas-, och värmeverk. Dessa sistnämnda grupper direktimport, dvs. sådan import som inte sker via oljebolagen, ingår också i statistiken. Samt el-, gas- och värmeverkens direktimport av olja (sådan import som ej sker via oljebolagen) ingår i den regionala redovisningen.

Rapporten; Kartläggning av kemikalier och kemiska produkter för verksamheter och hushåll i länet, användes för att få information om kemikalieförbrukningen i länet¹⁴. Här har en sammanställning utförts av kemikaliehanteringen inom tillståndspliktiga verksamheter och konsumenttillgänglig handel. Utifrån denna kartläggning kunde sen stora mottagare av farligt gods identifieras och kontaktas för mer information.

I vissa fall användes även de miljörapporter som tillståndspliktiga verksamheter skickar in till tillsynsmyndigheten varje år. Här kunde information hämtas om årsförbrukningen av kemiska produkter, drivmedel och eldningsolja för verksamheterna. Även uppgifter om mängder av farligt avfall kunde hittas i miljörapporterna.

4. HUR SER KONTROLLEN AV FARLIGT GODS TRANSPORTER UT I DAG?

4.1 Vägtransporter

Den största delen av transporter av farligt gods sker på väg i Sverige. Enligt Räddningsverket motsvarar den mängd farligt gods som går på väg ungefär 85 % av de totala landtransporterna av farligt gods¹⁵. Polisen ansvarar för tillsynen av transporter av farligt gods på väg. Räddningsverket tilldelar varje län en tillsynskvot som ska uppfyllas årligen¹⁶. Enligt Räddningsverkets årliga statistik över antalet tillsyner för varje län klarar

¹³ Sveriges officiella statistik, statistiska meddelanden, 2004; Oljeleveranser- Kommunvis indelning 2004.

¹⁴ Länsstyrelsen i Jämtlands län 2005: Kartläggning av kemikalier och kemiska produkter för verksamheter och hushåll inom Jämtlands län.

¹⁵ SRV 1997; Transport av farligt gods, lägesrapport 1997

¹⁶ [www.srv.se/förebyggande/farligt gods/tillsyner](http://www.srv.se/förebyggande/farligt_gods/tillsyner)

inte polisen tillsynen av landtransporter av farligt gods¹⁷. För 2004 hade Jämtlands län utför endast 25 stycken tillsyner av den totala tilldelade kvoten på 150 tillsyner. Liknade resultat visades för många delar av landet. Förklaringen till detta är, enligt trafikpolisen, tidsbrist och resursbrist.

Detta är även förklaringen till Jämtlands läns låga tillsynsantal, enligt Gunnar Bjelke Dahlén, trafikpolisen i Jämtlands län. I Jämtlands län finns det idag två stycken tillsynsmän inom farligt gods området. För att kunna höja antalet tillsyner och nå upp till den tilldelade länskvoten krävs fler tillsynsmän.

När det gäller transport av farligt gods på väg så sker ingen registrering av transporten när den kommer in i ett län. I stort sett så har varken polisen eller räddningstjänsten någon kontroll på när en transport med farligt gods kommer in i länet. Vägverket upplåter sina vägar till förfogande för transporter men har inte heller någon kontroll vad som transporteras. Vägverket tar fram ett kartmaterial om beslutade rekommenderade vägar för farligt gods transporter och uppställningsplatser i kommunerna¹⁸. En karta över länet med de rekommenderade vägarna och uppställningsplatserna finns som bilaga i denna rapport.

Länsstyrelsen är samordnare för kommunerna att ta fram länets rekommenderade vägar och besluta om lämpliga uppställningsplatser. Denna information rapporterar sedan Länsstyrelsen in till Räddningsverket. Idag är det endast tre kommuner i länet som har tagit fram uppställningsplatser. Dessa är Ragunda, Östersund och Strömsund.

Att transporter av farligt gods sker inom Jämtlands län är klart men hur omfattande denna transport är oklar. Åkeriföreningen Norr är en organisation för åkerinäringen i Jämtlands, Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten. Åkeriföreningen ser en ökning av farligt gods transporter i regionen norr¹⁹.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) ger ut statistik för varje kvartal angående Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar. Statistik för första kvartalet 2005 visar att 69 % av godset som transporteras var inomlänstransporter det vill säga både lastning och lossning sker i det egna länet²⁰. När man tittar på statistiken endast för Jämtlands län ser man att 43 % av all lastning sker inom länet och 71 % av lossningen av gods sker inom länet. Detta gäller alla transporter av gods. Om detta stämmer även för farligt gods transporter är svårt att säga eftersom det inte finns någon specifik statistik som visar detta.

Räddningsverket utförde en kartläggning av farligt gods på väg för hela Sverige under fjärde kvartalet 1998²¹. Undersökningen baserades på enkätutskick till företag som tillverkar hälsofarliga kemiska produkter i en större mängd än 10 ton/år. Denna

¹⁷ Räddningsverket 2005; Räddningsverkets tidning Sirenen, nr 3, 2005

¹⁸ Vägverket 2005; Väginformation 2005, Jämtlands län (Z)

¹⁹ Muntlig kontakt; Reidar Thunell, Åkeriföreningen Norr

²⁰ SIKA 2005; Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, första kvartalet 2005.

²¹ Räddningsverket 1998; Kartläggning av vägtransporter med farligt gods

kartläggning är inte helt täckande eftersom inte alla företag svarade på enkäten. Transporterna av petroleumprodukter stämmer dock bra med verkligheten eftersom Räddningsverket har ett bra samarbete med Statens petroleum institut (SPI). Om man tittar på resultatet för Jämtlands län är det endast några få ADR klasser som redovisas.

Enligt Räddningsverket ska en ny kartläggning utföras tidigast fjärde kvartalet 2006²². Denna kartläggning kommer sannolikt att utföras på liknade sätt som 1998 år kartläggning och kommer endast att redovisa övergripande flöden av transporter. Bo Zetterström, verksamhetsansvarig för farligt gods på Räddningsverket anser att en heltäckande kartläggning med utförlig information för hela Sverige är väldigt svår att utföra. Genom en enkät undersökning, liknande den som utfördes 1998 får man inte med alla transporter. Enkätundersökningen är även frivillig och då kan man inte förvänta svar från alla.

Behovet av information över transporter av farligt gods finns även i andra län. I maj 2005 utfärdade Länsstyrelsen i Uppsala län en hemställan till försvarsdepartementet angående detta. De anser att behovet av underlag avseende transporter av farligt gods inte existerar i dagsläget. Mot bakgrund av detta hemställer Länsstyrelsen i Uppsala att regeringen ger Statens räddningsverk, tillsammans med förslagsvis Banverket och Vägverket, i uppdrag att ta fram tillförlitlig statistik över transporter av farligt gods och att detta material görs tillgängligt för berörda myndigheter. Försvarsdepartementet skickade begäran på remiss till ett antal instanser.

4.2 Järnvägstransporter

Andelen transporter av farligt gods som går på järnväg är endast 10-15 % enligt Räddningsverket²³. Banverket kan inte presentera någon länsvis statistik angående farligt gods i dagsläget²⁴. De har ett fungerande rutinsystem idag där en kontrollant vet när det farliga godset körs mellan två platser. När tågtransporten sker lagras informationen men försvinner efter tre dagar.

Ett problem med att lämna ut information är att företagen som transporterar farligt gods inte är villiga att lämna uppgifter på grund av affärshemligheter. Det finns inga avtal att kunna ge ut information, men frågan är uppe på generaldirektörs nivå för att få till ett sådant avtal.

Räddningsverket utförde 1997 en flödeskartläggning av farligt gods på järnväg²⁵. Denna kartläggning visar ungefärliga mängder av farligt gods som transporteras på järnväg. Räddningsverket ska troligen utföra en liknande undersökning under 2006.

²² Muntlig kontakt; Bo Zetterström, verksamhetsansvarig för farligt gods, Räddningsverket

²³ SRV 1997; Transport av farligt gods, lägesrapport 1997

²⁴ Muntlig kontakt; Ulf Uddbäck, verksamhetsutvecklare, Banverket, mellersta banregionen.

²⁵ Räddningsverket 1997; Flödet av farligt gods på järnväg, en översiktlig kartering i GIS - miljö.

När det gäller Jämtlands län har inte länet så många transporter av farligt gods som går på Järnväg. I framtiden kan det dock bli ett ökat antal och därför är det bra att redan idag få till stånd ett fungerande samarbete med berörda aktörer.

5. KARTLÄGGNINGEN AV FARLIGT GODS TRANSPORTER

Kartläggningen av farligt gods transporter inom länet utfördes under 2 månader. Denna tid visade sig inte vara illräcklig för att erhålla en utförlig kartläggning. Resultatet måste därför ses som en del av alla transporter av farligt gods i länet.

Diskussionsmötet som hölls innan kartläggningen började visade att den information som främst behövs ute bland länets aktörer är;

- Vilka typer av farligt gods som transporteras?(ADR och RID klasser)
- Vilka mängder som transporteras?
- Vilka transportvägar används?
- När sker en transport? Variationer av transporter under året.

Denna information är väldigt utförlig och det visade sig att det inte var helt enkelt att tillhanda hålla denna information för alla transporter som identifierades.

Resultatet redovisas i tabell form med så utförlig information som möjligt per transport. Viss information har angetts i totala mängder av en speciell klass av farligt gods som kommer in i länet.

De transportföretag som kontaktats är angivna och även ett par leverantörer som har kontinuerliga transporter till länet anges. Vilka mottagare som finns i länet redovisas inte. Utan den informationen som gick att få från dessa företag har redovisats under avsändaren eftersom dessa oftast levererar till fler företag i länet.

Transporter av farligt gods berör många olika aktörer. Avsändaren av farligt gods anlitar oftast en utomstående transportör som sedan transporterar godset till mottagaren. Avsändaren vet vem mottagaren är men behöver däremot inte veta vilken transportväg den anlidade transportören tar. Mottagaren i sin tur vet vem avsändaren är men har egentligen inte något att göra med transportören. Det farliga godset kan även lastas om på vägen till den slutliga mottagaren och detta gör det än mer komplicerat att kartlägga transporten.

Detta faktum medförde att en dialog oftast hölls med både mottagare, avsändare och transportörer för att erhålla utförlig information om transportererna av farligt gods.

Det första steget blev att identifiera större mottagare av farligt gods i länet. Utifrån bland annat rapporten; Kartläggning av kemikalier och kemiska produkter för verksamheter och hushåll i Jämtlands län, kunde större förbrukare av kemikalier och kemiska

produkter identifierades²⁶. Information över typer av farligt gods som levereras, mängder per leverans och variationer över året av leveranser gick att få fram. Företagen kunde även ange vilka leverantörer de har i dagsläget. Leverantörerna till företagen kan dock förändras snabbt beroende på att nya produkter kommer in på marknaden, prissänkningar och så vidare. I vissa fall kunde även transportören anges men svårare var transportvägen.

Efter att information över avsändare till de större mottagarna i länet identifierats tog kontakt med dessa för att få ytterligare information. Avsändarna kunde ange liknande information som mottagaren samt vilken transportörer de anlitar. Transportvägar var inte lika lätt att få uppgifter om.

Det visade sig med tiden att för att få utförlig information om transportvägar var en direkt kontakt med transportföretagen den bästa lösningen. Transportörer av farligt gods har även information om vilka typer av farligt gods de transporterar, mängder och mottagare.

Många av kontakterna skedde med företagets säkerhetsrådgivare. Oftast ansvarar en säkerhetsrådgivare för flera företag. Säkerhetsrådgivaren hade en bra kontroll på det gods som företaget hanterar. Dock hade inte alla information om mängder av farligt gods som företaget hanterade. Detta är inget krav enligt statens räddningsverks föreskrifter om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods²⁷.

Utifrån resultatet från kartläggningen har ett antagande gjorts vilka klasser av farligt gods som verkar transporteras mest i länet, vilka transportvägar som trafikeras mest och vilka kommuner som verkar beröras av flest farligt gods transporter. Detta redovisas i kapitel 5.4.

²⁶ Länsstyrelsen i Jämtlands län 2005: Kartläggning av kemikalier och kemiska produkter för verksamheter och hushåll inom Jämtlands län.

²⁷ Statens räddningsverks föreskrifter om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods (SRVFS 2002:3)

5.1 Petroleumprodukter

Stora mängder petroleumprodukter transporteras till länet. De större transportererna är relativt kända för Polisen, som är tillsynsmyndighet för vägtransporter och de har en relativt bra kontakt med bolagen som transporterar petroleumprodukter till länet.

Statistiken i tabell 1 visar den totala mängden oljeleveranser till slutlig förbrukare i Jämtlands län redovisat per kommun. Statistiken har producerats av SCB på uppdrag av Statens energimyndighet²⁸.

Tabell 1. Mängder oljeleveranser (ton) till slutlig förbrukare i Jämtlands län och kommuner, 2004 (Räknat om från volymenhet till viktenhet).

Kommun	Motor bensin (ton)	Diesel brännolja (ton)	Eldningsolja nr 1		Eldningsolja nr 2- 5	
			Totalt (ton)	Därav ej SNI 10-37,40	Totalt (ton)	Därav ej SNI 10-37,40
Ragunda	4200	4500	1260	1260	0,0	0,0
Bräcke	4050	3960	1980	1890	0,0	0,0
Krokom	8460	8730	2160	1800	0,0	0,0
Strömsund	11520	11340	2790	2430	0,0	0,0
Åre	8100	7470	1800	1710	0,0	0,0
Berg	7200	8280	1260	1080	0,0	0,0
Härjedalen	13860	12600	2250	2070	0,0	0,0
Östersund	34380	21780	5400	4050	3600	270
JÄMTLAND	91710	78660	18900	16290	3600	270

Vissa petroleumtransporter valdes dock att identifiera utförligare med avseende på mottagare, transportvägar och så vidare.

En identifiering av större mottagare av petroleumprodukter gjordes utifrån bland annat kartläggningen av kemikalier och kemiska produkter för verksamheter och hushåll i länet²⁹.

Flyget är en stor förbrukare av petroleumprodukter och därför även en större mottagare av dessa produkter. Transporterna valdes därför att undersökas närmare. En kartläggning av transporter till Frösö flygplats, Svegsflygplats och Jämtlandsflyget utfördes. Det visade sig att leverantören för alla dessa transporter är BP och transportör är ADR Haanpää. När det gäller transporter till Frösö flygplats och Jämtlands flyg så brukar samma bil gå till båda ställena om det finns kvar petroleum i tanken. Bilarna vill helst gå tomma tillbaka till Sundsvall. Detta medför att det inte alltid behöver vara den angivna mängden per transport som anges i tabell 2. Detta kan variera beroende på hur mycket Frösö flygplats alternativt Jämtlands flyg fyller upp sina cisterner med.

²⁸ Sveriges officiella statistik, statistiska meddelanden, 2004; Oljeleveranser- Kommunvis indelning 2004.

²⁹ Länsstyrelsen i Jämtlands län 2005: Kartläggning av kemikalier och kemiska produkter för verksamheter och hushåll inom Jämtlands län.

Tabell 2. Transporter av drivmedel till flyget i Jämtlands län.

Farligt gods	Klass (ADR)	Mängd/leverans	Fördelning leveranser	Avsändare/Transportör	Transportväg	Kända berörda kommuner
Flygfotogen Jet A1	3	43-47 ton	Varje vecka 1 till 2 laster	BP/ADR Haanpää	Från Sundsvall via E14 till Östersund och <u>Frösö flygplats</u>	Bräcke Östersund
Avgas 100 LL	3	8 ton	1 ggr/år			
Flygfotogen Jet A1	3	29 ton	2- 3 ggr/år	BP/ADR Haanpää	Från Sundsvall via E14 till <u>Svegs flygplats</u> via riksväg 45 norrifrån	Bräcke Berg Härjedalen
Flygbensin Avgas 100 LL	3	10 ton	2- 3 ggr/år			
Flygfotogen Jet A1	3	8 ton	Varannan vecka, säsong variation	BP/ADR Haanpää	Från Sundsvall via E14 till Östersund och <u>Jämtlands flyg.</u> Transporter går även ut till depåer i Funäsdalen, Gäddede, Grövelsjön	Bräcke Östersund Berg Härjedalen Strömsund
Flygbensin Avgas 100 LL	3	8 ton	4 ggr per år säsong variation			

Det finns även andra verksamheter än flyget i länet som hanterar stora mängder petroleumprodukter. I tabell 3 redovisas förbrukade mängder drivmedel och eldningsolja för de tillståndspliktiga verksamheterna som var med i kartläggningen kemikalier och kemiska produkter i Jämtlands län som nämnts tidigare. Antalet verksamheter som var med i kartläggningen var 61 stycken.

Tabell 3. Drivmedel och eldningsolfeförbrukning för tillståndspliktiga verksamheter, 2003

Farligt gods	Klass (ADR)	Total mängd år 2003 (Ton)
Drivmedel	3	1352 ton
Eldningsolja	3	3653 ton

En stor mängd av petroleumtransporterna går till bensinstationer och bensinpumpar. Antalet bensinstationer och bensinpumpar är stort och till dessa mottagare sker transporter regelbundet. En specifik kartläggning per transport skulle därför vara väldigt tidskrävande att utföra.

Kontakt togs även med vissa av de transportörer som utför transporter av petroleum inom Jämtlands län. Dessa kunde ange när transportererna sker till länet. Det är dock betydligt svårare att ange specifik information om alla transporter som sker inom länet.

Sandberg transport AB

Är kopplade till Statoil AB och kör petroleum transporter inom Jämtlandsdistriktet. Transporterar diesel, eldningsolja och bensin.

Tabell 4. Sandbergs transport AB transporter av petroleumprodukter inom Jämtlands län.

Farligt gods	Klass (ADR)	Mängd/leverans Viktenhet alt. Volymsenhet	Fördelning leveranser	Avsändare	Transportväg	Kända berörda kommuner
Diesel och Eldningsolja och Bensin	3	47 kubik	Flera transporter per dygn	Statoil AB	Sundsvall-Östersund (E14). Sedan ut till olika kunder i länet.	Bräcke Östersund
		Några kubik			Östersund-Sundsvall (E14). Kör ut till kunder efter vägen.	Östersund Bräcke

Lundstams åkeri och återvinning AB

De kör diesel, eldningsolja och bensin för OK/Q8, Preem och Shell. Transporterna går från Sundsvall till Östersund. Sedan transporteras petroleumprodukterna ut i hela länet.

Tabell 5. Lundstams åkeri och återvinning AB, Transporter av petroleumprodukter.

Farligt gods	Klass (ADR)	Total mängd 2004	Fördelning leveranser under året	Avsändare	Transportväg	Kända berörda kommuner
Diesel, eldningsolja, bensin	3	105 000 ton	Leveranser går kontinuerligt över året	OK/Q8 Preem Shell	Från Sundsvall till Östersund. Sedan ut i länet	Bräcke Östersund Ut till alla länets kommuner
	9	10 000 ton				

5.2 Kemikalier och kemiska produkter

5.1.1 Mottagare

Utifrån rapporten; En kartläggning av kemikalier och kemiska produkter för verksamheter och hushåll i Jämtlands län, identifierades ett antal branscher för tillståndspliktiga verksamheter. Inom dessa branscher förbrukas det stora mängder kemikalier och många av dessa klassas även som farligt gods. I tabell 6 redovisas ett urval av branscher och vilka typer av farligt gods som kan tas emot i större mängder. I denna tabell tas inte förbrukningen av drivmedel och eldningsolja med.

Tabell 6. Branscher med större förbrukning av produkter som klassas som farligt gods.

Bransch	Typ av farligt gods	Klass ADR/RID
Trävaruindustrin	Impregneringsmedel	8, 9
Avloppsreningsverk	Fällningskemikalier	8
Värmeverk	Behandlingskemikalier	8
Livsmedelsindustrin	Rengöringsmedel	8
	Desinficeringsmedel	8
Metallvaruindustrin	Gas/gasol	2
	Färger och lacker	3
	Ytbehandlingskemikalier	8
	Behandlingskemikalier	8

Grossister kan både ses som mottagare och avsändare av farligt gods. De grossister som har identifierats i länet i denna kartläggning redovisas här under mottagare. Detta på grund av att större mängder av farligt godset transporteras in i länet till grossisten för att sedan distribueras ut i mindre mängder till kunder i länet.

Dahls Sverige AB

Dahls i Östersund är agent till Air Liquide Gas. Kunder finns i hela länet och det körs fler transporter på sommaren än på vintern. Kunder är bland annat asfaltverk.

Kör ut åt Hällberg och Son åkeri i Svenstavik, som är distributörer till Air Liquide gas. Transporter går ungefär var tredje vecka med omkring 300 kg per leverans. Transporten går på riksväg 45.

Tabell 7. Mottaget farligt gods till Dahls i Östersund

Farligt gods	Klass (ADR)	Mängd/leverans Viktenhet alt. Volymenhet	Fördelning leveranser under året	Avsändare	Transportväg	Kända berörda kommuner
Gas (T ex Acetylen)	2	500 L	1 gång/vecka torsdagar	Air Liquide gas	Från Timrå via E14 till Dahls i Östersund. Omlastning och sedan ut till kunder i länet	Bräcke Östersund
Gasol	2	1000 Kg				

Ovanfjäll AB

Ovanfjäll AB i Hoting är agent till Air Liquide Gas. Transportör är Normans transport AB som kör för DHL Express.

Tabell 8. Mottaget farligt gods till Ovanfjäll AB i Östersund

Farligt gods	Klass (ADR)	Mängd/leverans Viktenhet alt. Volymenhet	Fördelning leveranser	Avsändare	Transportväg	Kända berörda kommuner
Gas (t ex. acetylen)	2	1 korg med 12 flaskor från 1- 10 kubik. Totalt 1000 kg	Var tredje vecka	Air Liquide gas	Från Timrå (E14) via Ramsle (331) till Strömsund (345). Omlastning i Strömsund och upp till Hoting (45)	Strömsund
Gasol	2					

Gärdin och Persson AB

Gärdin och Persson anlitar olika transportföretag men främst Schenker och Sillströms åkeri. Gärdin och Persson transporterar mest farligt gods som styckegods med klass 1 och en mindre mängd med klass 3.

5.2.2 Avsändare

Genom identifieringen av större mottagare i länet kunde ett antal avsändare identifieras och kontaktas för utförligare information över deras transporter av farligt gods till länet. Alla transporter av farligt gods av dessa leverantörer är inte identifierade. Vissa leverantörer har endast angetts med namn och vilka typer av farligt gods som de brukar transportera till Jämtlands län.

Wibax AB

Wibax AB är ett företag som har sitt huvudkontor i Piteå. Verksamheten är import, försäljning, lagring och distribution av i första hand flytande kemiska produkter.

Wibax kör inte så många transporter till Jämtland men ett par transporter har identifierats. De flesta transporter körs via väg 45 norrifrån. Enstaka transporter kan köras via E14.

Tabell 9. Wibax AB. Transporter av farligt gods till Jämtlands län.

Farligt gods	Klass (ADR)	Mängd/leverans Viktenhet alt. Volymsenhet	Fördelning leveranser	Transportväg	Kända Berörda kommuner
Myrsyra 85 %	8	Totalt 88 ton per år		Väg 45 norrifrån till Strömsund	Strömsund
Lut 45 %	8	Totalt 11 ton per år		Väg 45 norrifrån till Strömsund	Strömsund
Saltsyra	8	928 kg/leverans	10 ggr/år	Väg 45 norrifrån till Svenstavik	Strömsund Östersund Berg
Natronlut	8	1016 kg	13 ggr/år		
Svavelsyra	8	1472 kg	2 ggr/år		
Järnklorid	8	686 kg	5 ggr /år		
Koncentrerad Natriumhydroxid	8	50 ton	6 ggr/år	Väg 45 norrifrån till Östersund	Strömsund Östersund

YARA

Yara i Sverige består av verksamhetsområdena Växtnäring samt Gas och kemikalier (Yara Industrials produkter). Yara Industrials produkter omfattar kemikalier, gas, produkter för rökgas- och vattenrening samt tekniska nitrater. YARA har terminaler i Landskrona, Lidköping, Norrköping och Köping.

De leveranser som har identifierats till Jämtlands län är transporter av salpetersyra, ammoniak och ammoniumnitrat. Terminalen i Köping tillverkar och levererar dessa kemikalier.

Tabell 10. YARA. Transporter av farligt gods till Jämtlands län.

Farligt gods	Klass (ADR)	Mängd/leverans Viktenhet alt. Volymenhet	Fördelning leveranser	Transportväg	Kända Berörda kommuner
Koncentrerad Salpetersyra	8	36 ton	4 ggr/år	Från Köping via Sundsvall till Östersund via E14	Bräcke Östersund
Ammoniak*	8	37 ton	1 ggr år		
Ammoniumnitrat	8	Totalt 240 ton per år		Via Sundsvall till Östersund E14	Bräcke Östersund

*redovisas även i tabell 17. Farligt gods transporter av ADR Haanpää

Ecolab AB

Ecolab AB är leverantörer för rengöringsmedel och desinficeringsmedel. De har sitt svenska huvudkontor i Hägersten men det finns även en filial i Östersund.

De leveranser som identifierats till Jämtlands län kommer från Ecolab i Danmark.

Tabell 11. Ecolab. Transporter av farligt gods till Jämtlands län.

Typ av farligt gods	Klass ADR /RID	Mängder /leverans (Kg)	Fördelning av leveranser	Transportör	Transportväg	Kända berörda kommuner
Etanol	3	360	2 ggr/år	De danske fraktmaend	Från Danmark (Valby) Via Sundsvall Till Östersund via E14	Bräcke Östersund
Väteperoxid och perättiksyra blandning, stabiliserad	5.1	450	1 ggr/år			
Väteperoxidlösning	5.1	100	4 ggr/år			
Organisk peroxid	5.2	1760	4 ggr/år			
Natriumhydroxid lösning >5 %	8	1540	9 ggr/år			
Kaliumhydroxid lösning >5 %	8	5391	10 ggr/år			
Frätande vätska, n.o.s	8	360	3 ggr/år			
Natriumhydroxid lösning >5 %	8	10170	4 ggr/år			
Natriumhydroxid lösning >5 %	8	1800	6 ggr/år			
Fosforsyralösning	8	6780	6 ggr/år			
Kaliumhydroxid lösning 2-5 %	8	16050	15 ggr/år			
Frätande alkalisk vätska, n.o.s	8	9592	12 ggr/år			

Atotech

Atotech har sitt skandinaviska huvudkontor i Norrköping. Atotech är en av världens ledande leverantörer av processer, service och utrustning för ytbehandlings- och mönsterkortsindustrin. Atotech levererar processer och utrustning för både teknisk och dekorativ ytbehandling på de flesta grundmaterial som stål, aluminium och plast.

Ett par mindre leveranser till Jämtlands län har identifierats och redovisas i tabell 12.

Tabell 12. Atotech. Transporter av farligt gods till Jämtlands län.

Farligt gods	Klass (ADR)	Mängd/leverans Viktenhet alt. Volymenhet	Fördelning leveranser	Transportväg	Kända Berörda kommuner
Natriumhydroxid	8	1000 kg	3 ggr/år	Från Norrköping Till Svenstavik söderifrån väg 45	Härjedalen Berg
Tillsatskemikalier	8	250-350 kg	6 ggr/år		
Avfettningsmedel	8	600 kg	3 ggr/år	Alt. Via Sundsvall E14 och väg 45 norrifrån	Bräcke Östersund Berg
Ytbehandlings kemikalier	8	250 kg	4 ggr/år		
Ytbehandlings kemikalier	8	100 kg	3 ggr/år		

Henkel Technologies

Henkel Technologies är specialist inom produkter för limning, tätning, smörjning, ytbehandling och rengöring. De har sitt svenska huvudkontor i Göteborg.

Den transport som har identifierats till Jämtlands län är transport av ytbehandlingskemikalier för metallvaruindustrin.

Tabell 13. Henkel Technologies. Farligt gods transporter till Jämtlands län.

Farligt gods	Klass (ADR)	Mängd/leverans Viktenhet alt. Volymenhet	Fördelning leveranser	Transportväg	Kända Berörda kommuner
Fosfaterings kemikalier	8	Totalt 10 ton per år		Kör via Sundsvall E14 till Östersund.	Bräcke Östersund

Kemira Kemi AB

Kemira Kemi AB har sitt svenska huvudkontor i Helsingborg. Kemira tillverkar och marknadsför kemikalier och kemiska produkter till bland annat massa- och pappersindustrin, vattenvård, lantbruk, tvätt- och diskmedelsindustrin och vägbehandling.

Till Jämtlands län levererar Kemira främst fällningskemikalier till Avloppsreningsverk i länet. De fällningskemikalier som klassas som farligt gods är frätande produkter (klass 8). Kemira levererar även farligt gods, klass 8 till andra mottagare i länet.

Akzo Nobel AB

Akzo Nobel förser kunder över hela världen med läkemedel, färg och kemi.

Vid Stockviksverken söder om Sundsvall finns det tre olika företag i koncernen Akzo Nobel, Casco Adhesives, Eka Chemicals och Akzo Nobel Surface Chemistry. Produkterna har mycket vardagliga användningsområden. De används bland annat vid tillverkning av träskivor, svetsgas, tvättmedel och sköljmedel. Fem av de stora produkterna är: natriumklorat, harts, kalciumkarbid, expancel och aminer.

Akzo Nobel Surface Chemistry i Sundsvall har inga transporter till Jämtlands län, enligt företaget. Däremot har transporter genom länet identifierat.

Tabell 14. Akzo Nobel Surface Chemistry. Transporter av farligt gods genom länet.

Farligt gods	Klass ADR/RID	Mängd/leverans	Fördelning leveranser	Transportväg	Kända berörda kommuner
Kvartära ammoniumföreningar/ 2- propanol mixtur	8, (3)	30 ton	En ggr/veckan	Från Surface Chemistry i Stenungssund till Sundsvall. Från Sundsvall via E14 genom Jämtlands län till Norge	Bräcke Östersund Krokom Åre
Rengöringsmedel	8	12 ton		Från Surface Chemistry i Stenungssund till Sundsvall. Från Sundsvall via E14 genom Jämtlands län till Norge	Bräcke Östersund Krokom Åre

Casco Adhesives i Sundsvall hänvisade till företaget i Kristinehamn för transporter till länet. Enligt säkerhetsrådgivaren i Kristinehamn har de inte några uppgifter om enskilda transporter till Jämtlands län³⁰. Uppgifter från årsrapporten för Casco Adhesives Sverige visar endast vilka totala mängder som lämnat företaget och vilka klasser som är vanligast. 30 % av alla leveranser bestod 2004 av farligt gods. De klasser som är vanligast för tankbilstransporter är klass 3, metanol och klass 8, olika frätande vätskor som till exempel formaldehydlösning. För dessa transporter dominerar frätande produkter.

När det gäller styckegods är det istället klass 3 som dominerar transportererna av farligt gods. Produkter som färg, limmer och lösningsmedel är alla klassade som brandfarliga vätskor. Andra klasser som förekommer är 2, 4.1, 6.1, 8 och 9.

En transport från Casco Adhesives i Sundsvall har dock identifierats och den redovisas i tabell 18.

Några transporter från Eka Chemicals i Sundsvall har inte identifierats i denna kartläggning.

³⁰ Muntlig kontakt; Torbjörn Törhammar, säkerhetsrådgivare Casco Adhesives, Kristinehamn

BASF

BASF AB är dotterbolag till tyska BASF AG. Sortimentet omfattar kemikalier inom områdena plastråvaror, förädlingsprodukter, industri-, special- och fin kemikalier samt produkter för lantbruket. I Sverige har BASF huvudkontoret i Göteborg

Till Jämtlands län levererar BASF bland annat impregneringsmedel för trävaruindustrin. Leveranserna kommer direkt från Tyskland.

Tabell 15. BASF. Transporter av farligt gods till Jämtlands län.

Farligt gods	Klass ADR / RID	Mängd/ leverans	Fördelning leveranser	Transportör	Transportväg	Kända berörda kommuner
Impregnerings medel	8	11-17 ton	1 ggr /månad	Nordic Bulkers, Göteborg (Bulk transporten) Schenker BTL (IBC containers transporten)	Järnvägstransport Tyskland till Sundsvall. Omlastning till lastbil och därefter transport till Kälarne, via E14 (Bulk transport). Transport ibland med IBC containers. Transport med lastbil från Tyskland omlastning Sundsvall och vidare till Kälarne, via E14.	Bräcke
Impregnerings medel	8	10-14 ton	Var 20:e dag		Järnvägstransport Tyskland till Sundsvall. Omlastning till lastbil och därefter transport till Hammerdal	Ej helt känd Transportväg Strömsund (mottagare)

Rutgers Chemicals

Rutgers Chemicals är ett företag i Tyskland som levererar impregneringsmedel till trävaruindustrin. Generalagent till företaget är Beijer AB i Malmö.

Tabell 16. Rutgers Chemicals. Transporter av farligt gods till Jämtlands län.

Farligt gods	Klass RID	Mängd/ leverans	Fördelning leveranser	Transportör	Transportväg	Kända berörda kommuner
Kreosotolja	9	55 ton	2-3 ggr/månad juli och augusti högst 2 leveranser	Rutgers Chemicals	Järnvägstransport Trelleborg- Gävle- Bollnäs – Ånge - Bräcke	Bräcke

Impregnum

Impregnum är etablerat i Helsingborg och är leverantör till medel för sanering, träskydd, impregnering och rengöring. CSI är ett av de dominerande företagen inom träskydd i världen och Impregnum är nu företagets distributör på den skandinaviska marknaden. Impregnum samverkar med stora byggmaterialkedjor och är inarbetat på kunder till impregneringsindustrin.

Impregnum levererar impregneringsmedel, klass 8 till länet.

Tabell 17. Impregnum. Transporter av farligt gods till Jämtlands län.

Farligt gods	Klass RID	Mängd/leverans	Fördelning leveranser	Transportväg	Kända Berörda kommuner
Impregneringsmedel	8	10-14 ton	Var 20:e dag	Järnvägstransport från England till Sundsvall. Lastas om och kör med lastbil till Hammerdal	Strömsund

Osmose Sweden AB

Osmose Sweden har sitt huvudkontor i Helsingborg och är leverantör av behandlingskemikalier, tryckimpregneringsmedel och träskyddsmedel.

Osmose Sweden levererar impregneringsmedel för trävaruindustrin, klass 8 till länet.

Arch timber protection AB

Arch timber protection är leverantör av impregneringsmedel för träindustrin och har sitt huvudkontor i Stockholm.

Levererar impregneringsmedel, klass 8 till länet.

5.2.3 Transportörer

ADR Haanpää

ADR Haanpää är ett av de ledande logistikföretaget för flytande kemikalier i Norden och Baltikum, med depåer i Sverige, Norge, Finland, Estland och Ryssland.

ADR Haanpää transporterar även farligt gods till och genom Sverige och vissa av dessa transporter redovisas i tabell 17.

Transporterar även petroleum till flyget i Jämtlands län för BP. Dessa transporter redovisades i kapitel 5.1 i tabell 2.

Tabell 18. ADR Haanpää. Transporter av farligt gods i Jämtlands län.

Farligt gods	Klass (ADR)	Mängd/leverans Viktenhet alt. Volymenhet	Fördelning leveranser	Avsändare	Transportväg	Kända berörda kommuner
Kväve/syrgas	2		1 ggr/månad	Stockviksverken Sundsvall	Från Sundsvall via E14 till Östersund	Bräcke Östersund
Petroleum	3, alternativt 9			Statoil	Från Norge in i landet. Antingen via E14 eller (väg 84) Transit	Åre Krokomb Östersund Bräcke (Härjedalen)
Vattenrenings kemikalier	8	35-40 ton	Var tredje vecka		Via Sundsvall och sedan E14 till Östersund Sommertid kan även köra 45	Bräcke Östersund Härjedalen Berg Östersund
Ammoniak	8	20 ton	2 ggr/år Januari	MB Sveda	Via Sundsvall och sedan E14 till Östersund	Bräcke Östersund
Ammoniak	8	37 ton	1 ggr/år Maj	YARA	Från Köping via Sundsvall till Östersund via E14	Bräcke Östersund
Aditiver	3	20-30 ton	5 ggr/år	Akzo Nobel Casco Adhesives Stockviksverken Sundsvall	Lastas om i Sundsvall och körs via E14 in i Norge	Bräcke Östersund Krokomb Åre

Schenker AB

Schenker AB är ett stort transportföretag som bland annat transporterar farligt gods. Schenker i Östersund är försäljningsställe för AGA gas. Hit transporteras farligt gods med klass 2 för att sedan distribueras vidare ut i länet. Totalt körs ungefär 200 ton farligt gods med klass 2 inom Jämtlands län per år.

Tabell 19. Mottaget farligt gods från AGA gas till försäljningsställe Schenker i Östersund.

Farligt gods	Klass (ADR)	Mängd/leverans Viktenhet alt. Volymenhet	Fördelning leveranser under året	Avsändare	Transportväg	Kända berörda kommuner
Gas	2	3600 L	1 gång/vecka onsdagar	Sandviken	E14 via Sundsvall	Bräcke Östersund
Gasol	2	3600 L	1 gång/vecka onsdagar	Sundsvall	E14	Bräcke Östersund

Schenkers försäljningsställe för AGA gas har en databas där alla kunderna finns registrerade. Till de största kunderna levereras ungefär 600 L gas och/eller gasol varannan till var tredje vecka.

Utöver leveranserna för AGA transporterar Schenker farligt gods mest som styckegods.

I årsrapporten för 2004, distrikt Jämtland, står det ungefär vilka ADR klasser som passerat Schenker terminalen i Östersund³¹. Mest transporteras farligt gods med klass 2 sedan klasser i fallande ordning; Klass 8, klass 3, klass 1 och klass 9.

Farligt gods klasser som Schenker transporterar inom Sverige är, sorterade i storleksordning; klass 3, 8, 2, 9, 5, 6.1 samt mycket sporadiskt i övriga klasser.

Inga uppgifter finns i årsrapporten om mängder som transporterats, varken på nationell nivå eller regionalnivå. Förklaringen till detta enligt årsrapporten är att det inte finns någon klar statistik då det inte går att få fram hur mycket som körs i varje klass samt att de vikter som finns upptagna totalt i registreringen är den totala vikten på sändningarna och inte bara det farliga gods.

³¹ Årsrapport 2004, Schenker AB, Sverige.

DHL Express

DHL Express har ingen sammanställd statistik över farligt gods transporter som DHL transporterar³². Totalt motsvarar farligt gods transporter 7-9 % av alla DHLs transporter. Det är aktuellt åkeri som har informationen angående transporter av farligt gods. Alla beställningar tas emot och sköts centralt av bokningscentral i Växjö.

DHL Express i Östersund för ingen statistik över farligt gods transporter. Har kundregister och där går det att få fram uppgifter om enskilda företags transporter av farligt gods över en viss tidsperiod. Endast små mängder av farligt gods transporteras och endast som stycke gods. Transporterar ungefär ett par pallar med styckegods per dag. En pall har volymen 770 L.

Tabell 20. DHL Express Östersund. Transporter av farligt gods inom länet.

Farligt gods	Klass (ADR)	Mängd/leverans Viktenhet alt. Volymsenhet	Fördelning leveranser under året	Transportväg
Målarfärg	3	Ett par pallar á 770 L (Styckegods)	Varje dag	Transporterna går från södra Sverige och omlastas i Sundsvall. Körs sedan via E14 till Östersund för vidare omlastning och sedan ut till länet.
Gasol	2			
Rengöringsmedel	8			

DHL Rail AB

DHL Rail AB transporterar ammoniak på järnväg för omlastning till tankbil och för vidare transport till olika lantbrukare i Trøndelag/Norge. Omlastning av transporterna sker i Enafors, utanför Åre. Dessa transporter har skett under några år.

Tabell 21. DHL Rail AB. Transporter av farligt gods på Järnväg genom Jämtlands län.

Farligt gods	Klass (ADR)	Mängd/leverans Viktenhet alt. Volymsenhet	Fördelning leveranser under året	Transportväg	Kända Berörda kommuner
Ammoniak	8	48 ton/vagn Totalt 5-6 vagnar (ca 300 ton)	Perioden augusti-oktober	Järnvägstransport. Över Bräcke, Östersund och Åre Transit	Bräcke Östersund Krokom Åre

³² Muntlig kontakt; Krister Olsson, Säkerhetsrådgivare, Sverige DHL Express

Green Cargo

Green Cargo är ett järnvägsföretag som transporterar farligt gods till länet och genom länet. I samband med framtagandet av rapporten: Metodik för kartläggning av kemikalier och kemiska produkter inom ett län, lämnade Green Cargo statistik över vilka RID transporter som sker i länet³³. Enligt Green Cargo har ingen ny statistik tagits fram och inga större förändringar har skett när det gäller RID transporter. Därför redovisas samma statistik i denna rapport. Uppgifter om farligt gods transporter på sträckan mellan Bräcke och Långsele har dock erhållits denna gång och gäller för tidsperioden februari till april 2003. För transport av farligt avfall se kapitel 4.3 farligt avfall.

Tabell 22. Green Cargo. Transport av farligt gods mellan Bräcke och Långsele.

Klass RID	Total mängd (ton)	Totalt Antal vagnar	Varav antal tomma ej rengjorda vagnar	Transport väg	Kända berörda kommuner
1	350 kg	17	0	Järnvägstransport Sträckan Bräcke – Långsele Transit	Bräcke Ragunda
2	10 850	384	160		
3	19 250	273	60		
4.2	89	59	47		
4.3	424				
5.1	3600	249	55		
5.2	50				
6.1	1815	68	32		
8	2640	127	13		
9	1430	55	12		

Sillströms Åkeri

Tabell 23. Sillströms Åkeri transporter av farligt gods inom Jämtlands län.

Farligt gods	Klass (ADR)	Mängd/leverans Viktenhet alt. Volymenhet	Fördelning leveranser	Avsändare	Transport väg	Kända berörda kommuner
Magnesium legeringar (farligt avfall)		18 ring fat (200 L/fat) Totalt: 3600 L	4 ggr/år	Husqvarna Tandsbyn	Från Tandsbyn till Gräftsåsen	Östersund
Dynamit	1	500-1000 kg	Några ggr/vecka	Tex. Gärdin och Persson Beijers	Ut till byggen i länet	Östersund..
Gasol	2	700 kg	3-4 ggr/vecka	Dahl Sverige AB (Air liquide gas)	Ut till olika kunder i länet	Östersund..

³³ Länsstyrelsen i Jämtlands län 2003: Metod för kartläggning av kemikalier och kemiska produkter inom ett län

Sandberg och Jonsson åkeri AB

Kör väldigt få farligt gods transporter. Regelbundna transporter är transporter av färg, klass 3 som styckegods.

Hällberg och Sons åkeri

Är bland annat distributörer till Air Liquide gas. Tar emot gas och gasol, klass 2 från Dahls i Östersund för distribuering ut till kunder. Är lokaliserade i Svenstavik. Hällberg och son kör även farligt avfall för JAFAB.

Jämtfrakt

Kör inte så mycket farligt gods. Ett företag som kör åt Jämtfrakt är Lundstams åkeri. De kör bland annat bränsle till OK (se kapitel 5.1 och 5.3 Lundstams åker och återvinning AB).

Sundfrakt

Tabell 24. Sundfrakt. Transporter av farligt gods inom och genom Jämtlands län.

Farligt gods	Klass (ADR)	Mängd/leverans Viktenhet alt. Volymsenhet	Fördelning leveranser under året	Avsändare	Transportväg
Ammoniak	8	40 ton	Varannan till var tredje vecka		Transporter går via Sundsvall och E14 in i länet.
Ammoniumnitrat	8	30 ton	Varannan vecka		Till Holmestad, Norge Via E14. Transit

5.3 Farligt avfall

Farligt avfall behöver inte alltid vara farligt gods. Det beror helt på vilken typ av avfall det rör sig om. Däremot kan farligt avfall både klassas som farligt avfall och farligt gods. Kartläggningen av farligt avfall som transporteras som farligt gods visade sig vara relativt enkelt på grund av att Jämtlands län har ett företag, JAFAB, som ansvarar över transporten av farligt avfall inom länet.

JAFAB

Jämtlands läns avfall AB (JAFAB) är ett lokalt företag som arbetar med farligt avfall. De ägs av Jämtlands läns kommunförbund och har funnits sedan årsskiftet 1991/92. JAFAB omhändertar farligt avfall från länets företag samt även hushållens farliga avfall via länets samtliga kommuner. De fungerar även som rådgivare vid upprättande av deklARATIONER för avfall som ska levereras till JAFAB. De ansvarar för säker, miljöriktig och rationell

mellanlagring i deras egen anläggning och de ansvarar för transporthandlingar, förpackning, märkning, lastning och transport av avfall enligt gällande regler till samverkande återvinnings- eller destruktionsföretag.

JAFAB har tecknat avtal med ett 40-tal entreprenörer för yrkesmässig transport av farligt avfall inom Jämtlands län.

Transporterna av farligt avfall körs först till JAFAB:s mellanlager i Gräfsåsen och sedan vidare till SAKAB i Kumla, Ragnsells i Halmstad och Resi i Örebro. Transporterna körs mest på riksväg 45 men en del transporter körs även via E14 och sedan E4.

JAFAB har ett detaljerat register där man kan söka på till exempel företag, kommun eller produktgrupper för att få information om transporterade mängder till och med fem år tillbaka i tiden. Här får man även information vilket farligt avfall som har transporterats som farligt gods och vilken ADR klass avfallet tillhör.

Tabell 25. JAFAB:s totala transporter av farligt gods i form av farligt avfall för 2004.

Typ av farligt gods I form av farligt avfall	ADR klass	Total mängd (kg)
Alkaliskt	8	2118
Alkaliskt rengöringsmedel	8	294
Bekämpningsmedel	3	298
	6	2256
	6.1	382
Blybatterier	8	125 658
Composite	3	20
Elektrolytvätska	5.1	242
Fotokemikalier	8	9579
Färgavfall	2	2460
	3	231 382
Halon	2	16
Isocyanater	3	445
Kemiskt avfall	2	24
Kvicksilver	8	81
Labavfall	Bilaga S ADR	426
Limavfall	3	229
Lösningsmedel	3	23 868
NiFe batterier	8	331
Oljeavfall	9	697
PCB	9	102 420
Skärande/stickande	6.2	266
Småkemikalier	8	4
Spillolja	3	33 241
	8	2163
	9	605 426
Syror	8	8020

Green Cargo

Green Cargo transporter även farligt avfall klassat som farligt gods på järnväg. Uppgifter från 2002, som enligt Green Cargo gäller även idag, transporteras batterier (klass 8) för destruktion. Total mängd 2002 var 536 ton. Trolig transportväg är Östersund- Bräcke och sedan vidare via Sundsvall till destruktionsanläggning i södra Sverige.

5.4 Sammanfattning över farligt gods transporter i Jämtlands län

Utifrån de transporter som kartlagts i denna studie kan man göra vissa antaganden om de mest förekommande transportflödena.

Kartläggningen visar att flödet av landtransporter med petroleumprodukter klass 3 och klass 9 är dominerande i Jämtlands län. Enligt Räddningsverket utgör transporter av petroleumprodukter 75 % av alla transporter av farligt gods på väg³⁴. Detta stämmer väl överens med resultatet från denna kartläggning.

Transporter med frätande kemikalier, klass 8 verkar också vara vanligt förekommande. Frätande kemikalier och kemiska produkter i form av bland annat rengöringsmedel, vattenbehandlingskemikalier och impregneringsmedel transporteras ut till mottagare i länet.

Även transporter av gaser, klass 2 är vanligt förekommande i länet. Schenker i Östersund är försäljningsställe till AGA gas och härifrån distribueras gaser klass 2 ut i länet. Air Liquide gas har även två agenter i länet som levererar dessa produkter vidare.

Om man tittar på kartläggningen av transporter som identifierats så ser man vilken transportsträcka som dominerar för transporter av farligt gods in i länet. Majoriteten av alla farligt gods transporter på väg körs från eller via Sundsvall. Detta medför att transporter kommer in i länet via E14 och Bräcke Kommun. Många av de identifierade transporter körs större mängder av farligt gods till Östersund. Det farliga godset distribueras sedan ofta ut i mindre mängder till mottagare i länet.

En del vägtransporter kommer även via riksväg 45 norrifrån via Strömsund,. Dessa transporter körs främst farligt gods klass 8. Dessa transporter körs hela året utan säsongvariation. Transporter av farligt gods kommer även via riksväg 45 söderifrån och in i Härjedalens kommun. Dessa transporter sker främst sommartid då vägen är bättre än på vintern.

De flesta transporter av farligt avfall körs via riksväg 45 från Östersund och söderut genom Bergs och Härjedalens kommun.

³⁴ Räddningsverket 1997; Transport av farligt gods, lägesrapport 1997.

När det gäller de järnvägstransporter som identifierats dominerar ungefär samma klasser som för vägtransporter. Transporter av RID klass 5.1 är även förekommande i större mängder på järnväg. Det är främst transittransporter som går genom länet, dels via Åre och in i Norge och dels via sträckan Bräcke - Långsele.

Säsongvariationer av farligt gods transporter visade sig främst för transporter av petroleumprodukterna. Transporter av eldningsolja är som väntat fler vintertid och även transporterna av flygbränsle varierar under året.

6. HUR SER KONTROLLEN AV FARLIGT GODS UT I FRAMTIDEN?

6.1 MITRA

MITRA står för Monitoring and Intervention for the Transportation of Dangerous Goods³⁵. Med detta system ska det i framtiden gå att övervaka och spåra all trafik med farligt gods. Än så länge är det ett EU finansierat försöks projekt som genomförs i Tyskland, Frankrike och Spanien. Det har hämtat idéer från flygtrafiken och målet är att snabbt förse räddningstjänsten med all nödvändig information vid en olycka med farligt gods.

MITRA kombinerar satellitnavigering, telekommunikationer, geografiska informationssystem och riskdatabaser till ett integrerat system, byggt på ett regionalt ansvar för trafiken. Genom systemet kan räddningstjänsten som har ansvaret för den region där fordonet befinner sig se fordonets position, typ av last, möjliga risker, riskzoner och erfarenhet från tidigare olyckor. Det går även att få mer information genom systemet. Projektet startade i september 2004 och ska pågå i två år, omfattar även järnvägstrafiken.

Räddningsverket ser positivt på systemet, men anser att det inte bara ska rikta in sig på Räddningstjänsten utan även till tillsynen³⁶. Tekniken för systemet finns redan men det tar tid att jobba in ett nytt system som ska fungera inom hela EU. Troligen tar det ungefär 10 år innan MITRA kommer att finnas. GPS systemet kommer före MITRA, kanske om fem år.

6.2 Kontroll av farligt gods transporter på regional och nationell nivå

Kartläggningen av farligt gods i Jämtlands län visar att det inte är helt enkelt att identifiera transporter som sker i länet. Resultatet representerar endast en del av alla transporter. Hur lång tid det skulle behövas för att få en heltäckande bild av det totala flödet av transporter med farligt gods i länet är svårt att säga. Det kanske helt enkelt är en omöjlighet eftersom flödet är föränderligt.

³⁵ Räddningsverket 2005; Räddningsverkets tidning sirenen nr 3.

³⁶ Muntlig kontakt; Bo Zetterström, verksamhetsansvarig för farligt gods, Räddningsverket

Något som står klart är i alla fall behovet av uppgifter om dessa transporter till och genom vårt län. Hur denna information enklast ska komma de berörda aktörerna till känna kan diskuteras.

Försvarsdepartementet har, som nämnts i kapitel 4.1, fått en begäran från Länsstyrelsen i Uppsala län att Räddningsverket ska utföra en kartläggning på nationell nivå över transporter av farligt gods. Detta har utförts tidigare och den kartläggning som kan bli aktuell i slutet av 2006 kommer att vara utformad på liknade sätt. Denna kartläggning som Räddningsverket troligen kommer att utföra på nationell nivå är inte att förlita sig helt på när det gäller en heltäckande kartläggning på regional nivå.

Hur kan då en bättre kontroll av farligt gods transporter se ut på regional nivå? Ett bra sätt att hålla sig informerad om lägesituationen inom farligt gods området är att skapa kontaktytor mellan berörda aktörer. Jämtlands län har en farligt gods grupp, Samordningsgruppen Z län, som polisen är samordnare för. I denna finns representanter från Polisen, Räddningstjänsten, Åkeriföreningen, Kommunerna och Länsstyrelsen. Här diskuteras aktuella frågor som berör farligt gods området.

För att erhålla mer information om farligt gods transporter så kan det behövas kontakter med avsändare och mottagare av farligt gods. Genom identifiering av större leverantörer som transporterar farligt gods till och genom länet, av mottagare av farligt gods inom länet och transportörer av farligt gods inom och genom länet så kan man på regional- och lokalnivå bygga upp ett samarbete där information om aktuella transporter blir kända. Dessa kontaktnät kan sedan växa och ta in andra närliggande län och kommuner som också blir berörda av transporterna. För att skapa dessa kontaktnät krävs det aktivt arbete ifrån alla berörda parter. Kontakter och transporter kan förändras med tiden så det krävs ett aktivt engagemang för att få det att fungera på bästa sätt.

En nationell samordningscentral där alla transporter av farligt gods skulle registreras skulle göra så att information om transporter gick att spåra. Banverket har ett system där alla transporter registreras. Tyvärr försvinner denna information efter tre dagar, men själva systemet fungerar. Om man tittar på transporter av farligt avfall har JAFAB, genom sitt register möjligt att hålla kontroll på transporterna av farligt avfall inom länet. Denna information sparas sedan i fem år och gör det därför möjligt att spåra även äldre transporter.

Att skriva transportavtal mellan avsändare, transportörer och berörda myndigheter som polisen och räddningstjänsten bidrar till att information lättare kan kanaliseras ut till rätt instans. Hos Banverket är frågan just nu uppe på generaldirektörs nivå för att kanske få till ett sådant avtal.

När det gäller MITRA så kommer systemet att genomföras men inte inom de närmsta 10 åren. GPS systemet kommer före kanske om fem år. GPS systemet har många lastbilar redan men detta system kan utvecklas ytterligare.

Det finns en del problem med att erhålla uppgifter om transporter av farligt gods. Många företag pekar på företagshemligheter och vill inte lämna ut uppgifter i konkurrenssyfte.

Uppgifter angående farligt gods transporter kan även ses som ett hot. Transporter av farligt gods ska skyddas mot brott och terroraktioner. Om uppgifterna hamnar i fel händer kan detta medföra en fara. En ny lag om transport av farligt gods är på väg³⁷. Lagstiftningen har hittills siktat på att skydda miljö och allmänheten mot olyckor vid transport av farligt gods. I dagsläget behövs bestämmelser om skydd mot brottsliga angrepp även för landtransporter. Den nya lagen innebär ökad kontroll av vem som har tillgång till godset och hur det förvaras. Vissa företag ska upprätta särskilda planer för sitt skydd, skyddsplaner och Räddningsverket får ansvar för tillsynen av planerna. Efter att denna lag träder i kraft kan det bli svårare att erhålla information från företagen.

7. FORTSATT KARTLÄGGNING AV FARLIGT GODS TRANSPORTER I LÄNET

Kartläggningen av farligt gods transporter ger inte en heltäckande bild över flödet av transporter i länet. För detta krävs det en fortsatt kartläggning. Vissa områden kan vara av större intresse att kartlägga och två av dessa områden tas upp i nedanstående text.

7.1 Transittrafiken

I denna rapport kunde inte transittrafiken kartläggas. En del transporter genom länet har ändå identifierats och en fortsatt kartläggning av dessa behövs. Hur stor andel av alla transporter som utgörs av transittrafik är inte känd idag och det vore av intresse att undersöka detta vidare. Enligt Åkeriföreningen Norr har en ökning av transittrafiken skett³⁸. North East Cargo är en transportsträcka där lastfartyg från öst Europa kommer till Härnösand för omlastning för vidare transport till Trondheim i Norge. Dessa transporter går via E14 genom Jämtlands län till Trondheim.

7.2 Transporter med farligt gods i begränsade mängder

I kapitel 2.2.3 beskrivs farligt gods som packas i begränsade mängder. Många säkerhetsrådgivare i länet ser ett problem i paketering av gods i begränsade mängder. Detta gods blir då inte klassat som farligt gods. Det förekommer dock transporter där en långtradare kan vara fullastad med farligt gods i begränsade mängder. Detta kan utgöra en risk för både de som hanterar godset och för allmänheten och miljön.

Hur stort detta problem egentligen är, är inte känt idag. En undersökning kan därför behövas för att ta reda på mer information angående dessa transporter.

³⁷ Räddningsverket, 2005; Räddningsverkets tidning Sirenen, nr 5

³⁸ Muntlig kontakt; Reidar Thunell, Åkeriföreningen Norr



Bilaga. Karta över Jämtlands län med rekommenderade vägar för farligt gods och uppställningsplatser, 2005.



Länsstyrelsen
Jämtlands län