



**Möjligheter att kartlägga flöden
av farligt gods i Sverige
– en förstudie**

**PM
2015:3**

**Möjligheter att kartlägga flöden
av farligt gods i Sverige
– en förstudie**

**PM
2015:3**

Trafikanalys

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2015-03-03

Förord

Det finns ett intresse hos samhällsplanerare att kartlägga transporter av farligt gods för att kunna arbeta förebyggande med beredskap för olyckor och för att kunna genomföra risk- och sårbarhetsanalyser. Ett betydelsefullt underlag i detta sammanhang är statistik om vilka mängder farligt gods som transporteras och vilka transportvägar som används.

Med anledning av att kunskapsunderlagen om flöden av farligt gods behöver uppdateras har Trafikanalys genomfört en förstudie tillsammans med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Transportstyrelsen, Trafikverket och Sjöfartsverket kring databehov och datatillgång. En utgångspunkt har varit att använda befintlig statistik och register för att hålla nere kostnaderna och undvika en onödig uppgiftslämnarbörda. Resultat och slutsatser från förstudien sammanfattas i denna rapport.

Projektledare har varit Henrik Petterson, Trafikanalys. Medverkande i arbetet från Trafikanalys har också varit Fredrik Söderbaum. I den till projektet kopplade referensgruppen har följande ingått: Anders Broberg, Trafikverket, Anders Nilsson, Trafikverket, Diana Fröhler, Sjöfartsverket, Camilla Oscarsson, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Lars Pettersson, Transportstyrelsen, Sven Pettersson, Transportstyrelsen, Pekka Piirainen, Transportstyrelsen.

Trafikanalys vill tacka samtliga deltagare för värdefulla insatser.

Stockholm i februari 2015
Per-Åke Vikman
Avdelningschef

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	7
1 Inledning	9
2 Avgränsning av kartläggning farligt gods	11
3 Transporter på väg	13
3.1 Efterfrågade uppgifter	13
3.2 Metod	13
4 Transporter på järnväg	17
4.1 Efterfrågade uppgifter	17
4.2 Metod	18
5 Transporter till sjöss	23
5.1 Efterfrågade uppgifter	23
5.2 Metod	23
6 Transporter i luften	25
6.1 Efterfrågade uppgifter	25
6.2 Metod	25
7 Inter-/multimodala transporter	27
7.1 Efterfrågade uppgifter	27
8. Avslutande diskussion	29
9. Slutsatser	31
10 Referenser	33

Sammanfattning

Det finns ett intresse hos samhällsplanerare att kartlägga transporter av farligt gods för att kunna arbeta förebyggande med beredskap för olyckor och för att kunna genomföra risk- och sårbarhetsanalyser. Ett betydelsefullt underlag i detta sammanhang är statistik om vilka mängder farligt gods som transporteras och vilka transportvägar som används. T.ex. skulle statistiken kunna användas för att identifiera stora stråk för flöden av farligt gods och särskilt känsliga platser där det farliga godset passerar.

Den senaste undersökningen genomfördes av Räddningsverket 2006 och föranleddes av ett regeringsuppdrag. Denna undersökning genomfördes av SCB på uppdrag av Räddningsverket. Med anledning av att kunskapsunderlagen om flöden av farligt gods behöver uppdateras har Trafikanalys genomfört en förstudie tillsammans med MSB, Transportstyrelsen, Trafikverket och Sjöfartsverket kring databehov och datatillgång.

Farligt gods finns i den publicerade statistiken från Trafikanalys bara aggregerat till nationell nivå för tunga lastbilstransporter respektive för godstransporter på järnväg. Vid höggradig disaggregering uppstår sedvanliga röjanderisker enligt offentlighets- och sekretesslagstiftningen.

Resultaten av inventeringen av data visar att kvaliteten och tillgången till data varierar kraftigt mellan de olika trafikslagen. Det finns registerdata för bantrafiken och sjöfarten. Registren är dock inte tillgängliga för framställning av statistik med hänsyn till rådande sekretess och med hänsyn till rikets säkerhet och antagonistiska hot.

Det skulle möjligtvis gå att identifiera huvudsakliga stråk för godstransporter på väg, men med bristande geografisk upplösning. Det kvarstår dock många frågetecken kring möjligheter att lämna ut och redovisa statistik med hänsyn till sekretessen.

Med tanke på att dagens statistik är av varierande kvalitet och att befintliga register inte går att använda för statistikändamål är slutsatsen att det i dagsläget inte går att sammanställa statistik om flöden av farligt gods. En ny insamling innebär ökad uppgiftslämnarbyrå och kräver finansiering för genomförande. Även om nya data kan samlas in är det inte säkert att statistiken kan publiceras på den nivå som efterfrågas med hänsyn till rådande lagstiftning.

Det blir därför svårt att sammanställa statistik utan att samla in nya data. Det medför också att det inte är möjligt att genomföra en trafikslagsövergripande kartläggning. Om det trots allt går att få information om start och mål kan rutternas behov modelleras.

Trafikverket har kunnat konstatera att det inte finns någon tydlighet i lagstiftningen vad gäller farligt godsuppgifter. Det verkar vara så att lagstiftningen är ofullständig och detta behöver föresättas att utredas. Projektet föreslår att frågan om databehov lyfts och hanteras gemensamt mellan myndigheterna.

1 Inledning

Myndigheter och övriga som arbetar med samhällsplanering har ett behov av kunskaper om hur farligt gods transporteras. Detta för att kunna arbeta förebyggande och med beredskap för olyckor samt för att kunna genomföra risk- och sårbarhetsanalyser. Kommuner och räddningstjänst, länsstyrelser samt konsulter utgör också viktiga målgrupper som användare av statistik om transporter av farligt gods. Trafikverket gör riskanalyser i sina utredningar inför planering och byggande av ny infrastruktur. Samhället har ett behov av att farligt gods kan transporteras på ett säkert och betryggande sätt. Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och föremål som har sådana farliga egenskaper att de kan orsaka skador på människor, miljö eller egendom, om de inte hanteras rätt under en transport.¹

MSB anser att kunskap om hur farligt gods transporteras i Sverige är viktigt för att kunna bedöma risker och sårbarhet i samband med samhällsplanering och vägvalsstyrning. Ett betydelsefullt underlag i detta sammanhang är statistik om vilka mängder farligt gods som transporteras och vilka transportvägar som används. Statistiken skulle kunna användas för att identifiera stora stråk för flöden av farligt gods och särskilt känsliga platser där det farliga godset passerar.

Den senaste kartläggningen av flöden av farligt gods genomfördes av Räddningsverket 2006² och föranleddes av ett regeringsuppdrag³. Denna undersökning producerades av SCB på uppdrag av Räddningsverket.

Trafikanalys är statistikansvarig myndighet inom området transporter och kommunikationer. Med bakgrund av behovet av mer kunskaper om flöden av farligt gods initierade Trafikanalys ett projekt i samarbete med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Transportstyrelsen, Trafikverket och Sjöfartsverket. Syftet var att ta fram en målbild för analyser om farligt gods, analysera databehov och inventera datakällor. Det är flera myndigheter som samverkar kring transporter av farligt gods med olika roller och ansvar och arbetet styrs av regelverk⁴.

¹ <https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Transport-av-farligt-gods/>.

² Räddningsverket, *Kartläggning av farligt godstransporter september 2006*.

³ F62005/1439/CIV.

⁴ Trafikverket, *Säkra transporter av farligt gods*.

2 Avgränsning av kartläggning farligt gods

När databehoven och datatillgången undersökts har utgångspunkten varit den kartläggning av transporter med farligt gods som dåvarande Räddningsverket genomförde 2006. En ny nulägesanalys ska däremot använda befintlig statistik och register i högre utsträckning för att minska uppgiftslämnarbördan och kostnader för insamling. Om nya data trots allt behöver samlas in krävs ett beslut om finansiering. Detaljnivån på analysen får därför i hög utsträckning anpassas till de data som redan finns tillgängliga. Idealt vill man se var transporter sker i infrastrukturen. Ett hinder för att kunna göra detaljerade analyser med flödeskartor på enskilda sträckor (länkar) och med hög regional upplösning är sekretessproblemet. Det har därför varit nödvändigt att koppla in myndigheternas jurister för att undersöka om data kan lämnas ut. Sekretessöverenskommelser med enskilda uppgiftslämnare skulle kunna lösa en del av problemet, men om de blir för många blir de svåra att hantera.

Farligt gods kan omfatta exempelvis gaser, brandfarliga vätskor, oxiderande och frätande ämnen. En rimlig avgränsning av farligt gods är förpackat farligt gods (exempelvis fat, dunkar, containrar, fordon men inte bulk gods i tankar) och att godset följer den klassindelning baserat på de UN-nummer som finns för farligt gods (9 stycken klasser). Om möjligt önskas också en indelning av vissa klasser på delklasser, framför allt klass 2 (Brandfarliga gaser, Icke brandfarliga, icke giftiga gaser, Giftiga gaser) men även 4 (Brandfarliga fasta ämnen, självreaktiva ämnen och okänsliggjorda explosiva ämnen, Självantändande ämnen, Ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid kontakt med vatten), 5 (Oxiderande ämnen, Organiska peroxider) och 6 (Giftiga ämnen) i likhet med de grupperingar som fanns i kartläggningen 2006. Indelning på grövre klasser innebär också att informationen inte blir lika känslig att redovisa. Även transporter av små mängder farligt gods bör exkluderas. Transittransporter genom Sverige och transporter med utländska fordon bedöms heller inte kunna täckas in i en kartläggning. Dessa ingick inte heller i den enkätundersökning som dåvarande Räddningsverket beställde. Dessutom förekommer transporter av farligt gods som sker utan tillstånd och som det inte finns uppgifter om.

När det gäller undersökningsperiod är det lämpligt att avgränsa sig till senast tillgängliga helår. Vid framtagande av ny statistik eftersträvas att använda befintliga register och statistik i så stor uträkning som möjligt för att minska uppgiftslämnarbördan. Om nya data hade behövt samlas in via enkät bör mätperioden vara kortare, max en månad, för att begränsa uppgiftslämnarbördan.

I följande avsnitt redovisas resultatet av inventeringen per trafikslag.

3 Transporter på väg

3.1 Efterfrågade uppgifter

De databehov som finns avser

- Godsets UN-nummer eller klass.- Gärna även delklass för 2(2.1, 2.2 eller 2.3)
- Transporterad mängd i kg (bruttovikt eller nettovikt) eller m³ beroende på typ av gods. För klass 7 (Radioaktiva ämnen) bör andra enheter efterfrågas, som antal kolli, nuklid och total aktivitet.
- Avsändningsort med postnummer.
- Mottagningsort med postnummer.
- Transportväg. Svårt att ange väg i tätorter.
- För t.ex. petroleumbranschen är det något annorlunda då de är båda avsändare och har egna bilar.
- Mängder på enskilda sträckor/enskilda vägavsnitt. Hur hanterades lastning och lossning längs rutten och hur stort var mängden per sträcka? Denna information är svår att få från traditionella enkätundersökningar.
- Hantering i terminaler och omlastningsplatser. Denna information bedöms inte lika relevant och den är svår att få från traditionella enkätundersökningar.
- Transittrafik. Det finns ingen heltäckande källa.
- Utländska lastbilar. Speditörer möjligen till viss del.
- Val av undersökningsperiod? Svårt att få företag att lämna in uppgifter för en lång tidsperiod pga. av tidsbrist. Max en månad
- Radioaktiva ämnen. Strålsäkerhetsmyndigheten har uppgift om godkända åkerier att transportera radioaktiva ämnen. Data fås dock av åkerierna.

3.2 Metod

Källor och insamlingsmetod

De största bristerna finns i statistiken för vägtransporterna som också står för en stor andel av godsmängderna. Dock verkar volymen farligt gods vara krympande enligt Lastbilsundersökningen 2013 och det finns en strävan i branschen att minska volymerna av farligt gods på de svenska vägarna. År 2000 transporterades 15,4 miljoner ton farligt gods på landets vägar. År 2013 hade den siffran minskat till 6,8 miljoner ton. Transportarbetet med farligt gods minskade på samma sätt under perioden, från 2,0 miljarder tonkilometer till 1,1 miljarder tonkilometer.⁵

⁵ Trafikanalys (2014a).

Utifrån befintliga data är det svårt att beskriva vägtransporterna på enskilda länkar eller stråk. Erfarenheter visar också på svårigheter att samla in detaljerade uppgifter från åkeriföretag via enkäter. Enkäterna blir ofta nedprioriterade och uppgifterna riskerar därför att fyllas i slentrianmässigt. Att kartlägga vägtransporter av farligt gods är med avseende på ovan mycket svårt. Det som går som styckegods och samlastas är extra svårt att få grepp om. En utökad insamling skulle därför vara kostsam och troligen inte ge svar med tillräcklig kvalitet.

Trafikanalys samlar redan idag in vissa uppgifter om farligt gods från ägare av tunga svenskregistrerade lastbilar. Trafikanalys lastbilsundersökning baserar sig dock på ett urval av sändningar och är inte designad för att ge bra kvalitet på önskade redovisningsgrupper. Det kan också bli problem med sekretess när data bryts ned om resultaten kan kopplas till enskilda transportörer. I Trafikanalys lastbilsundersökning samlas uppgifter in om start och mål för sändningen samt godsmängder, körsträckor och transportarbete. Den geografiska upplösningen på start och mål är dock begränsad. I den officiella statistiken redovisas dock endast antal transporter, körda kilometer, godsmängder och transportarbete fördelat på ADR/ADR-S och enbart för inrikes transporter.

Tabell 3.1 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar fördelat på ADR/ADR-S-klassificering. Antal transporter, körda kilometer, transporterad godsmängd och transportarbete, 2013.

Kod	ADR/ADR-S-klass	Antal transporter		Körda kilometer		Godsmängd		Transportarbete	
		1 000-tal	% K.I.	1 000-tal km	% K.I.	1 000-tal ton	% K.I.	Miljoner ton-km	% K.I.
Totalt		321 ±	71	55 826 ±	13 018	6 824 ±	1 961	1 119 ±	296
1	Explosiva ämnen och föremål	1 ±	1	394 ±	677	4 ±	6	2 ±	3
2	Komprimerade, kondenserade eller under tryck lösta gaser	66 ±	30	19 001 ±	8 914	944 ±	571	295 ±	169
3	Brandfarliga vätskor	172 ±	54	25 440 ±	8 072	4 237 ±	1 618	604 ±	213
4.1	Brandfarliga fasta ämnen	- ±	-	- ±	-	- ±	-	- ±	-
4.2	Självantändande ämnen	0 ±	1	81 ±	158	0 ±	1	0 ±	0
4.3	Ämnen som utvecklar brandfarlig gas vid vattenkontakt	- ±	-	- ±	-	- ±	-	- ±	-
5.1	Oxiderande ämnen	12 ±	10	1 603 ±	1 410	276 ±	257	37 ±	39
5.2	Organiska peroxider	- ±	-	- ±	-	- ±	-	- ±	-
6.1	Giftiga ämnen	3 ±	3	517 ±	599	65 ±	79	12 ±	14
6.2	Smittförande ämnen	1 ±	3	392 ±	767	0 ±	0	0 ±	0
7	Radioaktiva ämnen	- ±	-	- ±	-	- ±	-	- ±	-
8	Frätande ämnen	48 ±	27	6 750 ±	4 403	906 ±	779	133 ±	101
9	Övriga farliga ämnen och föremål	18 ±	19	1 649 ±	1 569	393 ±	459	36 ±	45

 Sveriges officiella statistik

I framtiden planeras att insamlingen ska ske på UN-nummer som möjliggör andra indelningar av farligt gods. Transittransporterna via Sverige till och från Norge och Finland samt de utländska lastbilarna finns det ingen bra källa för. Transittransporterna eller transporter utförda av utländska företag ingick heller inte i den enkätundersökning som dåvarande Räddningsverket beställde⁶.

⁶ Räddningsverket.

Slutsatser och avgränsningar

Det skulle möjligtvis gå att identifiera huvudsakliga stråk för godstransporter på väg med information om start och mål, men med bristande geografisk upplösning. Däremot blir det svårt att veta var godset lastats och lossats vid körningar med flera stopp. Om behoven av en kartläggning av flöden av farligt gods på väg trots allt finns behöver det finnas ett uttalat uppdrag och en finansiering av en ny insamling. Hänsyn behöver då också tas till en utökad uppgiftslämnarbörda med att samla in uppgifter från varuägare eller transportörer/speditörer.

4 Transporter på järnväg

4.1 Efterfrågade uppgifter

De databehov som finns avser:

- Godsets UN-nummer eller klass. Gärna även delklass för klass 2 (2.1, 2.2 eller 2.3). Det finns data om detta. Endast UN-nummer finns rapporterat till Opera. Metadata för beskrivning av UN-nummer och tillhörande klass fås från MSB.
- Uppdelning av UN-nummer per klasser. Det finns delvis data om detta. Endast utifrån rapporterad UN-nummer kopplat till beskrivning och tillhörande klass. Ett UN-nr med flera olika beskrivningar och undergrupper kan inte fångas upp med nuvarande inrapportering.
- Försändelse/utskick/last av farligt gods (definition). Det finns data om detta. Utöver lastvikten för farligt gods presenteras försändelse som förekomsten av ett inrapporterat UN-nummer kopplat till sitt fordon (vagn).
- Transporterad mängd i kg (bruttovikt eller nettovikt) eller m³ beroende på typ av gods. För klass 7 bör andra enheter efterfrågas, som antal kolti, nuklid och total aktivitet. Det finns delvis data om detta. Inrapporterad lastvikt anges i ton. Kubikmeter finns som fält för inrapportering i Opera men är noll.
- Avsändningsort. Det finns data om detta. Endast tåguppdragets/enskilt tågnummers första trafikplats.
- Mottagningsort. Det finns data om detta. Endast tåguppdragets/enskilt tågnummers sista trafikplats.
- Transportväg (Bana/bannummer). Det finns data om detta.
- Mängder på enskilda sträckor/enskilda vägvagnsnitt. Det finns data om detta. Dock svårare för enskild trafikplats.
- Hur hanterades lastning och lossning längs rutten och mängden per sträcka? Det finns delvis data om detta. Endast status om planerad aktivitet. Svårt att veta om faktisk lossning och lastning av gods och farligt gods. Uppföljning av trafik med signatur kopplat till spår/växel inom en trafikplats för terminaler, bangårdar och hamnar går inte.
- Hantering i terminaler och omlastningsplatser. Denna information bedöms inte lika relevant och den är heller inte möjlig att hämta från befintliga register.
- Transittrafik. Delvis möjligt, begränsat. Potentiellt möjligt att lista utlandstrafik men tekniskt svårt. Behöver i princip veta vilka tåg som kör över gränsen. Finns ingen indikation för tåg om det rör utlandstrafik. Möjligt att urskilja trafik utifrån vissa trafikplatser, gränspassager. I huvudsak Sverige (Lernacken) - Danmark (Peberholm).
- Val av undersökningsperiod? Registerdata med tillgång till historik från och med år 2008. Datakvaliteten behövs dock kontrolleras. Prognosdata saknas.

- Radioaktiva ämnen. Det finns data om detta.

Det finns delvis beskrivningar av datakvaliteten. Det kan finnas vissa problem vid inrapportering från operatörerna. Förtydliganden och implementering av valideringsregler behövs. Felaktiga lastvikter och UN-nummer kan förekomma. UN-nummer kan vara kopplade till en okänd beskrivning för UN-nummer och tillhörande RID klass.

4.2 Metod

Källor och insamlingsmetod

För järnvägen finns mycket information om transportererna i Trafikverkets interna system LUPP och OPERA, som används av transportmyndigheterna MSB och Transportstyrelsen utöver Trafikverket. För järnvägen finns det mesta av de data som efterfrågas. Undantaget kan vara om lastning och lossning sker längs rutten och om det sker stopp som inte är planlagda. Den största delen järnvägsolyckor sker inne på rangerbangården⁷. Enligt Trafikverket går det inte att följa trafiken i terminaler, på bangårdar och i hamnar. Hamnar utgör dessutom säkerhetszoner som Trafikverket inte har någon kontroll över. Trafikverket själva har ingen erfarenhet av att visualisera järnvägstransporter på karta men datamaterialet stödjer en sådan visualisering.

För klass 7 (Radioaktiva ämnen) redovisas transporterade godsmängder också i andra enheter än de som efterfrågas.

Det är inte nödvändigt för Trafikanalys att få tillgång till mikromaterialet utan bearbetningar skulle kunna göras av Trafikverket så att röjande inte kan ske. Möjligheten att lämna ut data begränsas av sekretess. Hänvisning till sekretess för utlämning av information/statistik som rör transporter av farligt gods kan utifrån nuvarande lagstiftning göras för:

- Totalförsvaret och hot mot rikets säkerhet
- Uppgifter som kan röja skydds- och säkerhetsåtgärder
- Affärssekretess
- Statistiksekretess

Det finns i dag en oklarhet på vilken disaggregeringsnivå statistik om farligt gods utgör ett hot mot rikets säkerhet samt på vilken nivå det är möjligt att offentliggöra uppgifter som behandlar farligt gods. Trafikverket överväger att påbörja ett separat arbete för att utreda ovanstående frågor. I ett sådant arbete kommer Trafikverket att samverka med berörda myndigheter.

Trafikverket lagrar uppgifter om farligt godstransporter i sina system. Statistik om farligt godstransporter används som beslutsunderlag för exempelvis planering av säkerheten för våra banor och vid nybyggnation av fastigheter i anslutning till Trafikverkets spåranläggningar.

⁷ Trafikverket, *Säkra transporter av farligt gods*.

Det finns en oklarhet i dagens lagstiftning om på vilken aggregeringsnivå statistik om farligt gods är offentlig. Sekretessregler återfinns i följande lagrum:

- Lag (2006:263) om transport av farligt gods
- Lag (2009:400) Offentlighets- och sekretesslagen
- Offentlighets- och sekretessförordning (2009:641)

Det går inte att utifrån ovanstående lagrum göra en entydig bedömning av på vilken nivå det är möjligt att aggregera offentlig statistik om farligt gods.

För att kunna lämna ut data behöver kvaliteten också kontrolleras i Trafikverkets interna system LUPP och OPERA. T.ex. kan felaktiga lastvikter och UN-nr förekomma och stickprov behöver göras. När projektet kommit fram till hur de juridiska frågorna ska fortsätta att klarläggas kan Trafikverket fortsätta undersöka vilken information som kan lämnas ut och redovisas. Trafikverket behöver då också göra en uppskattning av vilka resurser som skulle krävas för att sammanställa de uppgifter som efterfrågas.

Stora operatörer sitter också på mycket data men det är tveksamt om det kan samlas in på frivillig basis utan stöd i föreskrift. Separat insamling av farligt godsuppgifter sker idag genom tågoperatörernas inrapportering för sammanställning av Trafikanalys publikation Bantrafik. Dessa insamlade uppgifter omfattas av statistiksekretess, Lag (2009:400) Offentlighets- och sekretesslag 24 kap. 8 §, och får inte användas i annat syfte än för Trafikanalys uppdrag. I den Bantrafikstatistik som Trafikverket årligen producerar på uppdrag av Trafikanalys, redovisas endast transporterade godsmängder och transportarbete fördelat på RID utan indelning på sträckor med start och mål.⁸ Tabellen visar att transporterad godsmängd har ökat med 17,4 procent sedan 2008 och uppgår till cirka 3,2 miljoner ton 2013 medan transportarbetet ökat med 86,2 procent till 1,9 miljarder tonkilometer under samma tidsperiod.

⁸ Trafikanalys (2014c).

Tabell 4.1 Varuslagsfördelning av transporterat farligt gods enligt RID

<i>Transporterad godsmängd / Tonnes carried (tusen ton) / (thousand tonnes)</i>		2008	2009	2010	2011	2012	2013
1	1. Sprängämnen <i>Explosive substances and articles</i>	0	0	0	0	0	0
2	2. Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	767	630	774	847	747	792
3	3. Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	1 155	1 088	1 133	1 224	1 205	1 255
4	4.1. Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	8	8	8	8	7	3
5	4.2. Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	46	50	45	27	10	5
6	4.3. Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	124	119	109	122	130	102
7	5.1. Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	361	309	285	424	550	567
8	5.2. Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	6	11	10	29	15	10
9	6.1. Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	39	41	59	76	63	61
10	6.2. Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	-	-	-	-	-	-
11	7. Radioaktiva ämnen <i>Radioactive material</i>	0	1	1	1	1	0
12	8. Frätande ämnen <i>Corrosive substances</i>	224	192	240	478	504	422
13	9. Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances and articles</i>	13	17	50	5	2	3
14	Totalt / Total	2 743	2 464	2 713	3 241	3 233	3 221
<i>Transportarbete / Transport performance (miljoner tonkilometer) / (million tonne-kilometres)</i>							
15	1. Sprängämnen <i>Explosive substances and articles</i>	0	0	0	0	0	0
16	2. Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta) <i>Gases, compressed, liquefied or dissolved under pressure</i>	336	244	299	316	279	294
17	3. Brandfarliga vätskor <i>Flammable liquids</i>	280	272	304	316	416	521
18	4.1. Brandfarliga fasta ämnen <i>Flammable solids</i>	6	6	6	4	5	3
19	4.2. Självantändande ämnen <i>Substances liable to spontaneous combustion</i>	34	33	30	16	7	4
20	4.3. Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser <i>Substances which, in contact with water, emit flammable gases</i>	75	62	71	78	90	72
21	5.1. Oxiderande ämnen <i>Oxidising substances</i>	148	148	136	358	542	563
22	5.2. Organiska peroxider <i>Organic peroxides</i>	3	6	6	7	6	13
23	6.1. Giftiga ämnen <i>Toxic substances</i>	30	28	37	41	35	36
24	6.2. Smittsamma ämnen <i>Substances liable to cause infections</i>	-	-	-	-	-	-
25	7. Radioaktiva ämnen <i>Radioactive material</i>	0	1	0	0	0	0
26	8. Frätande ämnen <i>Corrosive substances</i>	103	90	133	242	263	397
27	9. Övriga farliga ämnen <i>Miscellaneous dangerous substances and articles</i>	10	15	41	1	2	3
28	Totalt / Total	1 024	905	1 063	1 380	1 647	1 907



Transportstyrelsens sektion för järnvägsföretag, har information om populationen av järnvägsföretag och antalet järnvägsföretag som transporterar farligt gods. Det finns 12 stycken järnvägsföretag med särskilt tillstånd som enbart växlar. Det finns därutöver 18 stycken järnvägsföretag med licens och säkerhetsintyg som kör på linjen.

Slutsatser och avgränsningar

Många av de uppgifter som efterfrågas finns i Trafikverkets register, men det är i dagsläget inte möjligt att säga vad som går att redovisa med hänsyn till rådande sekretesslagstiftning.

Det verkar vara så att lagstiftningen är ofullständig och detta behöver fortsätta att utredas. Projektet föreslår att frågan om databehov lyfts och hanteras gemensamt mellan myndigheterna.

5 Transporter till sjöss

5.1 Efterfrågade uppgifter

De databehov som finns avser:

- Godsets UN-nummer eller klass. Gärna även delklass för 2 (Gaser) (2.1, 2.2 eller 2.3) SSNS (Sjöfartsverket) dataleverantör.
- Transporterad mängd i kg (bruttovikt eller nettovikt) eller m³ beroende på typ av gods. För klass 7 (Radioaktiva ämnen) bör andra enheter efterfrågas, som antal kolli, nuklid och total aktivitet.
- Mottagen mängd i kg eller m³. Se rad ovan.
- Avsändande hamn i Sverige och Östersjöområdet.
- Mottagande hamn i Sverige och Östersjöområdet.
- Val av undersökningsperiod? Borde redovisas samma period som i övriga undersökningar.
- Radioaktiva ämnen. Behöver undersökas närmare vad som finns i SSNS om det blir aktuellt.

5.2 Metod

Källor och insamlingsmetod

För sjöfarten finns en databas som numera heter SafeSeaNet Sweden (SSNS) (tidigare FRS), som upprättats som en följd av EU-direktivet, EG 2002/59 Övervakning och informations-system för sjötrafik. Till databasen ska alla rederier bland annat rapportera uppgifter om fartygen samt avgående och ankommande farligt gods (för svenska anlöp). Sjöfartsverket hanterar anmälan av farligt gods, genom SSNS.⁹ SSNS är den källa som bedöms mest lämplig att använda för en kartläggning av farligt gods. Svenska skeppsmäklarförbundet och Sveriges hamnar är andra källor.

SSNS har uppgifter om hantering av gods i hamnar i Sverige och i Östersjöområdet. Däremot saknas information om sträckorna mellan hamnarna. En rimlig avgränsning kan därför vara att kartlägga hanteringen av farligt gods i hamnarna. Sjöfartsverket är ansvariga för fartygsrapporteringen till SSNS. Sjöfartsverket och säkerhetspolisen (Säpo) har beslutat att det inte ska vara möjligt att lämna ut informationen om farligt gods med hänvisning till sekretess och känsligheten i uppgifterna. Därmed går det inte att använda SSNS för statistikframställan.

⁹ <http://www.sjofartsverket.se/sv/e-tjanster/Fartygsrapportering>.

I Trafikanalys sjöfartsstatistik¹⁰ saknas en indelning av det hanterade godset på säkerhetsklasser, men information skulle kunna hämtas från hamnarna som är skyldiga att rapportera hanteringen. Däremot uppstår sekretessproblematik även här.

Slutsatser och avgränsningar

Eftersom Sjöfartsverket och säkerhetspolisen (Säpo) har beslutat att det inte är möjligt att lämna ut informationen om farligt gods, med hänvisning till sekretess och känsligheten i uppgifterna, går det inte att använda SSNS för statistikframställan. En ny insamling från hamnarna med indelning av det hanterade godset på säkerhetsklasser skulle innebära en högre uppgiftslämnarbörd och det uppstår sekretessproblematik även här.

¹⁰ Trafikanalys (2014b).

6 Transporter i luften

6.1 Efterfrågade uppgifter

De databehov som finns avser:

- Godsets UN-nummer eller klass. Gärna även delklass för klass 2 (2.1, 2.2 eller 2.3). Det finns register över så kallade godkända Fraktagenter och postoperatörer.¹¹
- Transporterad mängd i kg (bruttovikt eller nettovikt) eller m³ beroende på typ av gods. För klass 7 bör andra enheter efterfrågas, som antal kolli, nuklid och total aktivitet.
- Mottagen mängd i kg eller liter. Se rad ovan
- Avsändande flygplats
- Mottagande flygplats
- Val av undersökningsperiod? Borde redovisas samma period som övriga undersökningar.
- Radioaktiva ämnen

6.2 Metod

Källor och insamlingsmetod

För flyget har Transportstyrelsen inte de data som behövs utan hänvisar till flygbolagen. Transportstyrelsen kan bidra med namn på de svenska flygbolag som har ett godkännande från Transportstyrelsen att transportera farligt gods.

Slutsatser och avgränsningar

Det finns i dagsläget inget register tillgängligt som innehåller data som tillfredsställer behoven för en kartläggning. Luftfarten står för en relativt liten andel av de totala transporterna av farligt gods och kostnaden för insamling blir därför hög i förhållande till nyttan. Om behoven av en kartläggning av flöden av farligt gods inom luftfarten trots allt finns behöver det finnas ett uttalat uppdrag och en finansiering av en ny insamling.

¹¹ <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Luftfartsskydd-security/Sakerhetsgodkannanden-/Speditorer-och-postoperatorer/>. Finns även något som heter känd avsändare. <http://www.transportstyrelsen.se/Luftfart/Luftfartsskydd-security/Kand-avsandare-flygfrakt/>

7 Inter/-multimodala transporter

7.1 Efterfrågade uppgifter

Trafikverket har tidigare sagt att behoven av information om farligt gods i prognosarbetet för infrastrukturplaneringen inte är särskilt stort i dagsläget. Det kommer en del frågor om farligt gods på järnväg från externa som hänvisas till Statistikenheten. På lite sikt skulle det dock vara fördelaktigt att få tillgång till information om farligt gods för övriga trafikslag. Trafikverkets trafikledning ser ett behov men de har inget stöd i lagen att samla in uppgifterna. Behovet är därför inte prioriterat i dagsläget.

Eftersom det inte finns kvalitet på varje trafikslag var och en för sig torde problemen vara ännu större och möjligheterna små att sammanställa statistik om inter/multimodala transporter av farligt gods.

8 Avslutande diskussion

Det finns ett intresse hos samhällsplanerare att kartlägga transporter av farligt gods för att kunna arbeta förebyggande med beredskap för olyckor och för att kunna genomföra risk- och sårbarhetsanalyser. Det finns bristande kunskaper om flöden av farligt gods och behovet av ny statistik bedöms som stort. Samtidigt finns det ett behov av att skydda samhället mot säkerhetshot och att förhindra att känslig information som kan missbrukas och komma i fel händer läcker ut.

Förutsättningarna att genomföra kartläggningar av farligt gods för publicering kan ha förändrats med anledning av en ökad hotbild i omvärlden. Möjligheten att lämna ut data begränsas också av sekretesslagstiftningen. Det kan konstateras att rådande lagstiftning utgör hinder för att sammanställa statistik utifrån befintliga register för sjöfarten och bantrafiken. Det skulle möjligtvis gå att identifiera huvudsakliga stråk för godstransporter på väg men den geografiska upplösningen blir då bristfällig. Nya enkätinsamlingar skulle bli kostsamma och medföra en stor uppgiftslämnarbörd och det skulle fortfarande kvarstå begränsningar med att använda materialet för statistikframställning.

9 Slutsatser

Resultaten av inventeringen av data visar att kvaliteten och tillgången till data varierar kraftigt mellan de olika trafikslagen. Det finns registerdata för bantrafiken och sjöfarten men registren är inte tillgängliga för framställning av statistik. Det blir därför svårt att sammanställa statistik utan att samla in nya data. Det medför också att det inte är möjligt att genomföra en trafikslagsövergripande kartläggning.

Med hänsyn till att dagens statistik är av varierande kvalitet och att befintliga register inte bedöms gå att använda för statistikändamål är slutsatsen att det i dagsläget inte går att sammanställa statistik om flöden av farligt gods. En ny insamling skulle innebära en ökad uppgiftslämnarbörda och kräva samfinansiering för genomförande. Även om nya data kan samlas in är det inte säkert att statistiken kan publiceras på den nivå som efterfrågas med hänsyn till rådande lagstiftning.

Trafikverket har kunnat konstatera att det inte finns någon tydlighet i lagstiftningen vad gäller farligt godsuppgifter. Det verkar vara så att lagstiftningen är ofullständig och detta behöver fortsätta att utredas. Projektet föreslår att frågan om databehov lyfts och hanteras gemensamt mellan myndigheterna.

10 Referenser

Fartygsrapporteringsregistret

<http://www.sjofartsverket.se/sv/e-tjanster/Fartygsrapportering>.

MSB, 2010, *Antagonistiska hot mot transporter av farligt gods-Hot, skydd och förmåga*

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) definition av farligt gods

<https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Transport-av-farligt-gods/>

Register över så kallade godkända Fraktagerter och postoperatörer

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Luftfartsskydd-security/Sakerhetsgodkannanden-/Speditorer-och-postoperatörer/>. Finns även något som heter känd

avsändare.<http://www.transportstyrelsen.se/Luftfart/Luftfartsskydd-security/Kand-avsandare-flygfrakt/>

Regeringsuppdraget *Fö2005/1439/CIV*

Räddningsverket, *Kartläggning av farligt godstransporter september 2006*

Trafikanalys (2014a) Statistik 2014:12, Tabeller och rapport, *Lastbilstrafik 2013*

Trafikanalys (2014b) Statistik 2014:9, Tabeller och rapport, *Sjötrafik 2013*

Trafikanalys (2014c) Statistik 2014:24, Tabeller och rapport, *Järnvägstransporter, kvartal 2*

Trafikverket, *Säkra transporter av farligt gods*



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.