

## Bilaga 2:8 till kommunstyrelsens protokoll den 28 januari 2004, § 13

PM 2004 RIII (Dnr 314-3664/2003)

### Ansökan om lokala trafikföreskrifter på Södra Länken avseende transporter av farligt gods och omkörningsförbud för tunga lastbilar

Remiss från Länsstyrelsen i Stockholms län

Remisstid 2 februari 2004

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen översänds denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

**Föredragande borgarrådet Roger Mogert** anför följande.

#### *Bakgrund*

Vägverket Region Stockholm ansöker om lokala trafikföreskrifter på Södra Länken avseende *transport av farligt gods* och *förbud mot omkörning för tunga lastbilar*. Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 oktober 2004, dock senast 24 oktober 2004 då Södra Länken öppnas för allmän trafik. Sammanfattningar av förslagen redovisas i *bilaga*.

#### *Remisser*

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK), gatu- och fastighetskontoret (Gfk), stadsbyggnadskontoret (Sbk) och brand- och räddningsnämnden.

SLK har avstått att svara på remissen.

Gfk svarar att rubricerad remiss angående ansökan om lokala trafikföreskrifter för transporter av farligt gods på Södra Länken i Stockholms och Nacka kommun har granskats av park- och gatubyrån vid region Ytterstad i Stockholm utan erinran.

Sbk har även fått ärendet direkt från Länsstyrelsen och avser att svara dem. Sbk hänvisar till ett tidigare remissvar (2003-02-18) om riskinventering för omledningsvägnätet för Södra Länken. Sbk anser att det är olämpligt att nyttja omledningsvägnätet för transport av farligt gods istället för tunnlarna eftersom bebyggelsen ligger mycket nära vägen och eftersom den har en sämre standard än Södra Länken med t.ex. många plankorsningar, rödljus m.m. Vid en olycka med farligt gods på omledningsvägnätet riskeras åtskilliga människor att skadas. I avsiktsförklaringen påpekades att "transporter av farligt gods bör äga rum i tunnlar inom tätbebyggda områden. Härigenom erhålls bästa skydd för tredje man och som regel erbjuds också den kortaste körvägen".

Sbk befarar att eventuella restriktioner av farligt gods i Södra Länken kan blir prejudicerade för transport av farligt gods i andra tunnlarna. Kontoret har precis påbörjat ett detaljplanearbete för den sista delen av Norra Länken. Ett viktigt syfte är att få bort tunga och farliga transporter från Valhallavägen. Sbk anser det vara oacceptabelt med

stora mängder farligt gods på omledningsvägnätet då det kommer att påverka Stockholms stads framtida utveckling.

Brand- och räddningsnämnden tillstyrker förslaget om föreskrifter för transport av farligt gods på Södra Länken. Nämnden vill emellertid att följande tillägg görs i förslaget: För att ytterligare förstärka säkerhetstänkandet i förslaget till lokal trafikföreskrift anser brandförsvaret att ADR-klass 2F endast bör få transporteras i tankbil och ej med tankbil i kombination med släp. Detta för att avsevärt minska risken för katastrofscenario av typen BLEVE.

#### *Mina synpunkter*

Jag instämmer i gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets åsikt att transporter av farligt gods bör gå genom tunnlar i tätbebyggda områden. Detta självklart förutsatt att tunneln är byggd så för att klara en eventuell olycka med tanke på säkerhet, evakuering m.m. Södra Länken är byggd med en modern säkerhetsstandard och trafiksäkerhetsfrågor är högt prioriterade i arbetet med tunneln. Jag tillstyrker därför de lokala trafikföreskrifter som föreslås. För detaljerade synpunkter hänvisar jag till brand- och räddningsnämndens remissvar.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen översänds denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 14 januari 2004

ROGER MOGERT

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

## ÄRENDET

Vägverket Region Stockholm ansöker om lokala trafikföreskrifter på Södra Länken avseende *transport av farligt gods* och *förbud mot omkörning för tunga lastbilar*. Föreskrifterna föreslås träda i kraft den 1 oktober 2004, dock senast 24 oktober 2004 då Södra Länken öppnas för allmän trafik. Sammanfattningar av förslagen redovisas i *bilaga*.

Stockholms stad har fått förslaget på remiss med senaste svarstid den 2 februari 2004.

## REMISSER

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK), gatu- och fastighetskontoret (Gfk), stadsbyggnadskontoret (Sbk) och brand- och räddningstjänstkontoret. Stadsledningskontoret har meddelat att de avstår att svara.

**Gatu- och fastighetskontorets** tjänsteutlåtande, daterat den 7 januari 2004, har i huvudsak följande lydelse.

Rubricerad remiss angående ansökan om lokala trafikföreskrifter för transporter av farligt gods på Södra Länken i Stockholms och Nacka kommun har granskats av park- och gatubyrån vid region Ytterstad i Stockholm utan erinran.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande, daterat den 30 december 2003, har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret planenhet (innerstaden och ytterstaden) har fått handlingar direkt från Länsstyrelsen och har för avsikt att svara direkt till Länsstyrelsen i ett eget yttrande om stadsbyggnadskontoret åsikt om de lokala trafikföreskrifterna.

Stadsbyggnadskontoret har i ett tidigare skede tagit fram en utredning kring befintlig bebyggelse och framtida bebyggelse som kan påverkas av de lokala trafikföreskrifterna. I Vägverkets material finns det hänvisningar till denna utredning och ett tidigare yttrande från Stadsbyggnadskontoret.

Stadsbyggnadskontoret hänvisar till detta tidigare yttrande om rapporten *riskinventering – omledningsvägnätet för Södra Länken*. Stadsbyggnadskontoret föreslog i ett brev (6/11-2002, dnr 2002-16357-50) att rapporten *riskinventering– omledningsvägnätet för Södra länken* (augusti 2002) ska ligga till grund för samtliga analyser m.m. rörande farligt gods på omledningsvägnätet för Södra länken. Detta för att samma grundförutsättningar ska gälla i alla förekommande analyser. I brevet fördes följande synpunkter fram.

### Södra länken

Inför öppnandet av Södra länken pågår ett arbete med att ta fram lokala trafikföreskrifter för farligt gods i Södra länken. 1998-11-30 skrev de dåvarande högsta cheferna på Länsstyrelsen, Polismyndigheten i Stockholm, Brandförsvaret, Gatu- och fastighetskontoret och Vägverket region Stockholm på en avsiktsförklaring angående farligt gods. I avsiktsförklaringen står följande: ”*Visionen är att transporter av farligt gods fritt kan färdas på fastställda vägsträckor. Detta föresätter att fordon, förare och VägAssistans uppfyller högt ställda krav på säkerhet och effektivitet. Vid planering av vägsträckor för transporter av farligt gods skall stor hänsyn tas till transportekonomi, säkerhet och miljö.*

*En konsekvens av visionen är att transporter av farligt gods bör äga rum i tunnlar inom tätbebyggda områden. Härigenom erhålls bästa skydd för tredje man och som regel erbjuds också den kortaste körvägen. Åtgärder erfordras därför också för att höja säkerheten i tunnlar utöver den planerade säkerheten”*

Stadsbyggnadskontoret har inte deltagit i arbetet med att ta fram ett förslag till lokala trafikföreskrifter för farligt gods i Södra länken. Mot bakgrund av detta samt länsstyrelsens rapport "riskhänsyn vid nybebyggelse" vill kontoret framföra följande synpunkter:

Ett syfte med att bygga Södra länken var bl.a. för att få bort de tunga och farliga godstransporterna från de tätbebyggda områdena. Kontoret är mycket negativt till att gå ifrån tidigare avsiktsförklaring eftersom restriktioner för farligt gods i tunnlar leder till ökade transporter av farligt gods på omledningsvägnätet. För Södra länken består omledningsvägnätet av en 15 km lång omväg av varierande standard som inte är tänkt för tunga och farliga transporter. Omledningsvägnätet går igenom tätbebyggda områden och är olämpligt för farliga transporter. Stadsbyggnadskontoret bedömer att även om tekniska åtgärder vidtas kommer genomförandet av flera planerade bostadsprojekt försvåras, fördyras och/eller omöjliggöras.

Kring omledningsvägnätet för Södra länken pågår 20 projekt, vilka har kommit olika långt i planprocessen. Stadsbyggnadskontoret har gjort en sammanställning av de pågående planprojekten längs omledningsvägnätet

Sickla kaj, Hammarby Gård, Fredriksdal, Lugnet, Sickla Udde, Sickla Park, Sickla Kanal, Sjöstadporten, Kv Kölnan, Kv Proppen mm, Mårtensdal, Övergripande programstudie för Globen, Gullmarsplan och slakthusområdet, Kvarteret Pelaren, Överdäckning av Nynäsvägen, Gubbängen, Hökarängen, Örby, Årsta partihallar och Östberga.

Gemensamt för projekten är att marken kommer att nyttjas av många människor för rekreation, arbete och boende. Bara i Hammarby Sjöstad kommer, när stadsdelen är fullt utbyggd år 2010, 30 000 människor arbeta och bo. Marken kring omledningsvägnätet är mycket attraktiv ur samhällsplaneringsperspektiv p g a det centrala läget och befintlig infrastruktur t ex lokaltrafik, vägar, vatten, avlopp, el m m samt närheten till grönområden.

Längs omledningsvägnätet finns flera knutpunkter för lokaltrafiken t.ex. Gullmarsplan. Här gör 29 000 personer/dag sina omstigningar mellan olika typer av transportmedel.

Stadsbyggnadskontoret anser att det är olämpligt att nyttja omledningsvägnätet för transport av farligt gods istället för tunnlar eftersom bebyggelsen ligger mycket nära vägen och eftersom den har en sämre standard än Södra länken med t.ex. många plankorsningar, rödljus mm. Vid en olycka med farligt gods på omledningsvägnätet riskeras åtskilliga människor att skadas. I avsiktsförklaringen påpekades att *"transporter av farligt gods bör äga rum i tunnlar inom tätbebyggda områden. Härigenom erhålls bästa skydd för tredje man och som regel erbjuds också den kortaste körvägen"*.

Stadsbyggnadskontoret befarar att eventuella restriktioner av farligt gods i Södra länken kan bli prejudicerade för transport av farligt gods i andra tunnlar. Kontoret har precis påbörjat ett detaljplanearbete för den sista delen av Norra länken. Ett viktigt syfte är att få bort tunga och farliga transporter från Valhallavägen.

**Brand- och räddningsnämnden** beslutade den 20 januari 2004 att överlämna brandförsvarets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

**Stockholms Brandförsvars** tjänsteutlåtande, daterat den 19 januari 2004, har i huvudsak följande lydelse.

#### Bakgrund

Yttrande lämnas över de två remitterade frågeställningarna: trafikföreskrifter avseende transport av farligt gods på Södra Länken samt trafikföreskrift avseende omkörningsförbud för tunga lastbilar. Förvaltningen har också lämnat yttrande inför det fortsatta arbetet med Norra Länken.

#### Bedömningsföresättningar

Föresättningar för den lokala trafikföreskriften grundar sig till stor del på att sannolikheten för en händelse i tunneln bedöms vara lägre än på ytan. Detta i sin tur beror i högsta grad på att tunneln har en kortare dragning än föreslaget ytvägnät, varför olycksfrekvensen därmed blir motsvarande lägre i tunneln. Ett kortare ytvägnät skulle således leda till mindre signifikanta skillnader mellan de båda alternativen.

Vidare anser man tunneln lättutrymd varför analyserade scenarion får mindre konsekvenser i förhållande till vissa av scenarierna på ytan där byggnader kan vara svåra att evakuera. I tunneln, till skillnad från ytan, räknas också Vägassistans in som en påverkande faktor för en skadefördröjande eller skadeavhjälpande insats.

#### Riskjämförelser

I utredningen tillämpas relativa riskjämförelser mellan tunnel och yta. På detta sätt ser man var olika scenarion ger minst respektive störst påverkan. På så sätt kan ett alternativ som anses bättre än det andra tas fram. En stor brist är dock att man inte har någon högsta nivå för absolut tolerabel risk. Utan en sådan är det omöjligt att göra värderingar av ytterligare säkerhetshöjande åtgärders effekt kontra dess kostnad. Som en naturlig följd av detta upplevs ytterligare och kanske nödvändiga riskreducerande åtgärder som (för) kostsamma.

Sammanfattningsvis kan man utifrån jämförelsen således säga att tunneln utgör det bättre/mindre dåliga alternativet jämfört med tidigare diskuterade ytalternativ. Frågan är dock om det är tillräckligt bra. Det är i brandförsvarets ögon uppenbart att tunneln skulle kunnat göras betydligt säkrare om viljan funnits hos ansvariga för projektet.

#### Avbrott och tillbud i tunneln

Något som inte behandlas i utredningsmaterialet och remissinnehållet är hur styrningen hanteras vid planerade/oplanerade avbrott i Södra länken. Med tanke på innebörden av de föreslagna trafikföreskrifterna, i princip "all trafik i tunneln", upplevs det som att staden kommer få svårigheter att kunna upprätthålla omledningsvägnät utan förtätning av bebyggelse runt/kring detta. Avbrott i tunnelsystemet kommer därför att medföra transporter av farligt gods på vägar som ej är lämpade för ändamålet.

Egendomsskyddet har andra primära intressenter än brandförsvaret. I och med att tunneln saknar aktiva brandbegränsnings- och brandsläckningssystem (t.ex. sprinkler) ökar dock risken för att från början modesta brandtillbud dramatiskt växer. Utöver att stora bränder i tunneln självklart utgör en stor risk för trafikanterna så förorsakar de även långa reparationsavbrott, vilka i sin tur leder till omledning av stora mängder person- och godstrafik.

Nyligen utförda fullskaleförsök av tunnelbränder i Norge påvisar resultat i brandeffekt som är i princip dubbelt så höga som de värden som använts i beräkningarna för Södra länken. Det bör betonas att dessa försök inte involverade tankbilar med farligt gods, som till stor del dominerat diskussionerna i Södra länken, utan normala lastbilstransporter. En fullt utvecklad lastbilsbrand kommer enligt försöken i princip vara omöjlig att släcka med tanke på den värmeutveckling som avges och den miljö branden befinner sig i. Skadorna på konstruktionen efter en sådan brand kommer att vara omfattande.

Sammanfattningsvis är graden av egendomsskydd i tunneln inte bara en ekonomisk fråga. Den kan också komma att styra förflyttningar av riskbilder och därmed påverka säkerheten i staden.

#### *Trafikföreskrifter avseende transport av farligt gods på Södra Länken*

Brandförsvaret tillstyrker att förslaget till lokala trafikföreskrifter används för styrning av farligt gods i och kring Södra Länken. Brandförsvaret vill dock att följande tillägg görs till förslaget om lokal trafikföreskrift samt att Länsstyrelsen prövar dess genomförbarhet.

Tillägg till förslag om lokal trafikföreskrift:

För att ytterligare förstärka säkerhetstänkandet i förslaget till lokal trafikföreskrift anser brandförsvaret att ADR-klass 2F endast bör få transporteras i tankbil och ej med tankbil i kombination med släp. Detta för att avsevärt minska risken för katastrofscenarion av typen BLEVE.

#### *Trafikföreskrift avseende omkörningsförbud för tunga lastbilar*

Brandförsvaret ser positivt på förslaget och tror att det, om det efterlevs, kan verka positivt till en viss generell reduktion av olycksfrekvenser i tunnelsystemet.

När det gäller vad som framkommit i diskussioner med projektansvariga för Norra Länken, att säkerhetssystemet för Södra Länken mer eller mindre i sin helhet också kommer att användas för Norra Länken, anser brandförsvaret att de båda tunnelsystemen skiljer sig åt väsentligt och att det inför och under arbetet med Norra Länken finns ett antal avgörande och viktiga punkter att ta hänsyn till.

Bilaga: Till tjänsteutlåtandet bifogas även ett yttrande inför motsvarande utredning för Norra Länken. Detta redovisas ej här.