



Till berörd remissinstans

**ANGÅENDE REMISSEN OM LÄNSSTYRELSEN I STOCKHOLMS LÄNS REKOMMENDATION OM RISKHÄNSYN I PLANLÄGGNING AV BEBYGGELSE - MÄNNISKORS SÄKERHET INTILL VÄGAR OCH JÄRNVÄGAR MED TRANSPORTER AV FARLIGT GODS**

Detta gäller remissvar på "Remiss av Länsstyrelsen i Stockholms läns rekommendation om riskhänsyn i planläggning av bebyggelse - människors säkerhet intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods"

Dnr: 314-1276/2012

Remisstiden sträcker sig till den 1 oktober 2012, vilket vi ber er respektera. Om det av några skäl inte är möjligt för er att inkomma med svar inom utsatt tid måste en kontakt tas med den för ärendet ansvariga personen på roteln.

Ansvarig handläggare/borgarrådssekreterare på Trafik- och arbetsmarknadsroteln är Nonig Mardirossian, tfn 08-50829137.

**Remissvar skickas till:**

- Trafik- och arbetsmarknadsroteln i **digital form (word/excel)**. Ange KS:s diarienummer som namn på ärenderubrik. Ex: KS 314-331-2004
- KF/KS kansli i **pappersform**.

**Adresserna är följande:**

Rotelns e-post: Funktion SLK RII-remissvar eller RII-remissvar@stockholm.se

KF/KS kansli, Stadshuset, 105 35 STOCKHOLM

Med vänliga hälsningar

Trafik- och arbetsmarknadsroteln

<input type="checkbox"/> EK	
T2012-000-04802-1	
000	
Avslutat	
12 -09 -12	
Byrå/Enhet	Stab
Handläggare	Sign



Mats Fager  
Trafikplanering  
08-50826298  
mats.fager@stockholm.se

Till  
Kommunstyrelsen

## **Remiss av Länsstyrelsen i Stockholms läns rekommendation om riskhänsyn i planläggning av bebyggelse – människors säkerhet intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods**

### **Sammanfattning**

Transporterna av farligt gods påverkar såväl staden som väghållare som dess möjligheter att fortsätta bygga ut och förtäta staden.

Trafikkontoret är positivt till att länsstyrelsen utvecklar stödet för riskhantering vid transport av farligt gods. Kontoret efterlyser dock en partsgemensam helhetssyn för transporter av farligt gods rörande hela kedjan markanvändning, trafikallsträng, infrastrukturutformning, trafikreglering, bebyggelseutformning och tekniska skyddsåtgärder. Med en sådan helhetssyn är det lättare att göra rätt avvägningar i detaljplaneprocessen mellan önskemål om markanvändning och skyddsaspekter.

Länsstyrelsens förslag om skyddsavstånd på minst 25 meter till nytilkommande bebyggelse från led där farligt gods transporteras, oberoende av aktuell risknivå och andra säkerhetsåtgärder, motverkar Stockholms ambitioner att bygga tätare stad. Trafikkontoret anser också att riskerna för befintlig miljö utmed leder med transporter av farligt gods behöver beaktas. Med de höga markvärdena i Stockholmsregionens centrala delar och målet att förtäta staden synes det rimligt att i högre grad styra och reglera transporterna med farligt gods när de båda intressena kommer i konflikt med varandra. En samhällsekonomisk studie bör göras för att öka det i dag bristfälliga kunskapsunderlaget.

Kontoret föreslår att Länsstyrelsen samlar Trafikverket, Stockholms stad, Solna stad, brandförsvaret samt polisen till ett projekt för genomgång och förbättring av hela processen kring transporter av farligt gods och markanvändning för utarbetande av en bredare riskhanteringspolicy.



## Bakgrund / Remissen

Länsstyrelsen i Stockholms län redovisar i den remitterade rapporten ”Riskhänsyn vid planläggning av bebyggelse – människors säkerhet intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods” nya rekommendationer för hur kommunerna bör riskhantera i planprocessen i anslutning till vägar och järnvägar med transporter av farligt gods. Syftet med rapporten är att tydliggöra Länsstyrelsens tolkning av plan- och bygglagen och miljöbalken avseende riskhänsyn vid planläggning samt effektivisera riskhanteringsprocessen vid planläggning i länet.

Rapporten omfattar riskhänsyn avseende olyckor involverande farligt gods eller urspärning med negativa konsekvenser för människor. För att öka förståelsen för Länsstyrelsen i Stockholms läns rekommendationer beskrivs även bakgrundsmaterial, bland annat de centrala myndigheternas rapporter och riktlinjer inom området. Det finns dock inga detaljerade nationella rekommendationer eller riktlinjer vad gäller riskhänsyn intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods t.ex. motsvarande miljö kvalitetsnormer för buller.

Länsstyrelsen har sammanfattat ställningstagandena i rapporten med följande riskhanteringspolicy:

*Länsstyrelsen anser att nyttjandet av skyddsavstånd utgör en grundläggande princip för riskhänsyn vid planering av ny bebyggelse i närhet till vägar och järnvägar med transporter av farligt gods. Vid behov införs kompletterande säkerhetsåtgärder utöver skyddsavstånd. Länsstyrelsen anser att det, i princip oberoende av den aktuella risknivån och andra säkerhetsåtgärder, bör finnas ett skyddsavstånd på minst 25 meter mellan vägar och järnvägar med transporter av farligt gods och kvartermark i zon B eller C, där zon B är områden för industri, kontor mm och zon C är bostadsområden, skolor mm.. Att upprätthålla skyddsavståndet på 25 meter anses vara särskilt viktigt för kvartermark i zon C.*

## Trafikkontorets synpunkter

Transporterna av farligt gods påverkar såväl staden som väghållare som dess möjligheter att fortsätta bygga ut och förtäta staden.

Trafikkontoret är positivt till att länsstyrelsen utvecklar stödet för riskhantering vid transport av farligt gods. Kontoret efterlyser dock en partsgemensam helhetssyn för transporter av farligt gods rörande hela kedjan markanvändning, trafikallsträng, infrastrukturutformning, trafikreglering, bebyggelseutformning och tekniska skyddsåtgärder. Med en sådan helhetssyn är det lättare att göra rätt avvägningar i detaljplanprocessen mellan önskemål om markanvändning och skyddsaspekter.



Länsstyrelsens förslag om skyddsavstånd på minst 25 meter till nyttillkommande bebyggelse från led där farligt gods transporteras, oberoende av aktuell risknivå och andra säkerhetsåtgärder, motverkar Stockholms ambitioner att bygga tätare stad. Trafikkontoret anser också att riskerna för befintlig miljö utmed leder med transporter av farligt gods behöver beaktas. Med de höga markvärdena i Stockholmsregionens centrala delar och målet att förtäta staden synes det rimligt att i högre grad styra och reglera transporter med farligt gods när de båda intressena kommer i konflikt med varandra. En samhällsekonomisk studie bör göras för att öka det i dag bristfälliga kunskapsunderlaget.

Kontoret föreslår att Länsstyrelsen samlar Trafikverket, Stockholms stad, Solna stad, brandförsvaret samt polisen till ett projekt för genomgång och förbättring av hela processen kring transporter av farligt gods och markanvändning för utarbetande av en bredare riskhanteringspolicy.

Genom den nya översiktsplanen "Promenadstaden" visar staden att det finns beredskap att möta det ökade behovet av nya bostäder och arbetsplatser. Stadsbyggnadsstrategin innebär att Stockholm ska bli en mer tät och sammankopplad stad, med levande stadsdelar där bostäder, handel och service blandas. Under överblickbar tid kommer Stockholms fortsatta tillväxt ske genom förtätning. Allt fler människor kommer att bo, arbeta och studera på samma yta som redan i dag är ianspråktagen. Genom strategidokumentet "Promenadstaden" och "Framkomlighetsstrategin" har staden en tydlig ambition om en hållbar och sammanhållen stads- och trafikplanering. I denna process är transporter av farligt gods ett litet men viktigt särintresse.

Det är enligt kontorets synsätt i första hand stadens utveckling som måste kunna ställa krav på transportörerna av farligt gods att anpassa sin planering till den tätare staden och inte tvärtom.

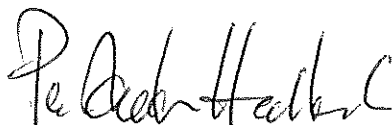
Länsstyrelsen anger i sitt förslag till riskhanteringspolicy att skyddsavstånd bör vara den huvudsakliga skyddsåtgärden i fysisk planering och att kommuner generellt sett ska håll en 25 m bebyggelsefri zon runt infrastrukturobjekt där farligt gods fraktas. Stockholms stad har de senaste åren arbetat för att skapa goda boendemiljöer som överbrygger infrastrukturens barriäreffekter. Detta har betytt att staden har skapat goda miljöer med hjälp av främst tekniska skyddslösningar i nära anslutning, under 25 m, till sådan infrastruktur som avses ovan. Kontoret befarar att det generella ställningstagandet om 25 m vid en strikt tolkning skulle kunna innebära socioekonomiska förluster om många stadsbyggnadsprojekt i framtiden inte kan slutföras på grund av skärpta avståndskrav.



Enligt kontorets uppfattning måste även den befintliga miljön beaktas vid planering för transporter av farligt gods. Med en 25-metersregel tillämpad på befintlig miljö framstår t. ex. Valhallavägen med bostadshus, skolor och en stor kollektivtrafikknutpunkt bara ett fåtal meter från körbanan, som synnerligen olämplig som led för farligt gods. Av denna orsak borde alla slag av farligtgodstransporter hänvisas till Norra Länkens tunnel när den öppnar. Om omledning av farligt gods måste ske via Valhallavägen bör möjligheten och lämpligheten att införa särskilda säkerhetskrav, som lotsning under lågtrafiktid övervägas.

Överdäckningar och intunnlingar blir ett allt vanligare inslag i den täta staden. Hur problematiken kring farligt gods-transporter i dessa ska behandlas är också ett mycket viktigt samverkans- och utvecklingsområde.

I skrivelse till trafik- och renhållningsnämnden har Ulla Hamilton m.fl (M), Inge-Britt Lundin (FP) och Anders Broberg (KD) gett trafikkontoret i uppdrag att verka för att samla regionens berörda representanter för att analysera och ta fram en åtgärdslista för hur hanteringen av farliga transporter kan samordnas och planeras bättre. Ett arbete i linje med detta har påbörjats för att ta fram ett nytt avtal mellan Trafikverket och staden rörande omledning. Kontoret finner att hanteringen av farligt gods, med tanke på gällande författningar, är en fråga där Länsstyrelsen bör ta det sammanhållande ansvaret. Kontoret föreslår att länsstyrelsen i samverkan med detta projekt samlar Trafikverket, Stockholms stad, Solna stad, brandförsvaret samt polisen till ett projekt för genomgång och förbättring av hela processen kring transporter av farligt gods. Punkter som bör behandlas är kartläggning av farligtgodstransporterna, riskvärdering, krav vid ny bebyggelse, hänsyn till befintlig bebyggelse, tunnelklassificering, reglering av farligtgodstransporter vid "normalläge" och vid omledning, behov av kompletterande föreskrifter/lagstiftning, dispensrutiner mm. Här bör också undersökas hur den kommande samverkanscentralen bäst kan arbeta för att förbättra trafikstyrning och riskhantering.

  
Per Anders Hedkvist  
Förvaltningschef