

**Handläggare**  
Karl-Johan Dufmats  
08-508 263 10Till  
KF/KS kansli

## **Förslag till lokal trafikföreskrift gällande förbud mot transporter av farligt gods på väg E4/E20 i Solna och Stockholms kommuner. KS dnr 124 - 1153/2015. Kontorsyttrande**

### **Förslag till beslut**

Exploateringskontoret får som yttrande anföra följande.

Håkan Falk  
Förvaltningschef

Gunnar Jensen  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Länsstyrelsen har i förslag om ny lokal trafikföreskrift föreslagit förbud mot trafik med farligt gods som anses kunna leda till mycket stora explosioner mellan trafikplatserna Fredhäll och Norrtull. Bakgrunden är att bebyggelsen ovanpå överdäckningen i Hagastaden bedöms medföra förhöjda risker för allvarliga olyckor. Vidare har länsstyrelsen i sin remiss föreslagit omledningsvägar/alternativa vägar för transport av farligt gods vilka utgörs av vägarna 275, 279 och E18 mellan trafikplatserna Fredhäll och Kista.

Exploateringskontoret är medvetet om problematiken och konstaterar att frågan är av strategisk betydelse. Exploateringskontoret föreslår att länsstyrelsen utreder möjligheten att införa föreslagna restriktioner för hela Stockholms stad, samt utreda vilka konsekvenser för samhället som båda förslagen genererar.

**Exploateringskontoret**  
Avdelningen för Projektutveckling

Fleminggatan 4  
Box 8189  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 263 10  
Växel 08-508 276 00  
karl-johan.dufmats@stockholm.se  
exploateringskontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se/exploateringskontoret

## Remissen

Länsstyrelsen inkom med remiss angående transport av farligt gods i Hagastadens tunnlår där E4/E20 ska överdäckas och bebyggas med bostäder och kontor över tunneln. I detaljplanen finns planbestämmelser om förstärkt konstruktion som ska leda till att vid olycka med transport av farligt gods så ska inte bebyggelsen ovanpå tunneln komma till skada. Byggnaderna ovanpå tunneln ska kunna stå emot vibrationer vid explosion av 2 ton trotyl.

År 2011 vann detaljplan för del av Vasastaden 1:16 m.fl. (Norra Station), Stockholms stad, laga kraft. Detaljplanen innebär att delar av väg E4/E20 överdäckas och bebyggs med bostäder och kontor direkt ovan vägområdet. Länsstyrelsen konstaterar att vägen i dagsläget utgör huvudalternativ för trafik i norr-sydgående riktning genom Stockholmsregionen och trafikeras av alla slags farligt godstransporter.

Det regelverk som gäller transporter av farligt gods (ADR-s) tillåter transporter som innehåller upp till 16 ton explosiva ämnen av ADR-klass 1. Om en olycka med 16 ton explosiva ämnen skulle ske skulle det, trots förstärkt konstruktion, innebära betydande risk på ovanliggande byggnader och människor som befinner sig där.

I underlaget till detaljplan för del av Vasastaden 1:16 m.fl. (Norra station) bedömdes potentiella olycksscenariernas konsekvenser kunna ge så omfattande skador att risknivån hamnade utanför vedertagna kriterier för riskvärdering. Ett möjligt sätt att hantera problematiken bedömdes vara att införa ett förbud för vissa transporter av farligt gods i tunnlarna.

### *Alternativt vägnät för transporter av farligt gods*

Inom arbetet vid framtagandet av detaljplan togs en riskbedömning fram som översiktligt tittade på riskökning för ett alternativt vägnät vid restriktioner i tunnlarna under Hagastaden. I den riskbedömning som gjordes jämfördes riskerna mellan om transporter går på E4/E20 under Hagastadens bebyggelse, eller på ett alternativt vägnät som består av vägarna 275, 279 och E18/E4 (Drottningholmsvägen, Ulvsundaleden, Kymplingelänken och Uppsalavägen). Den slutsats som utredningen till detaljplanen gav var att risknivåerna bedömdes vara acceptabla för det alternativa vägnätet, trots den riskökning det alternativa vägnätet har med införda restriktioner i Hagastadens tunnlår.

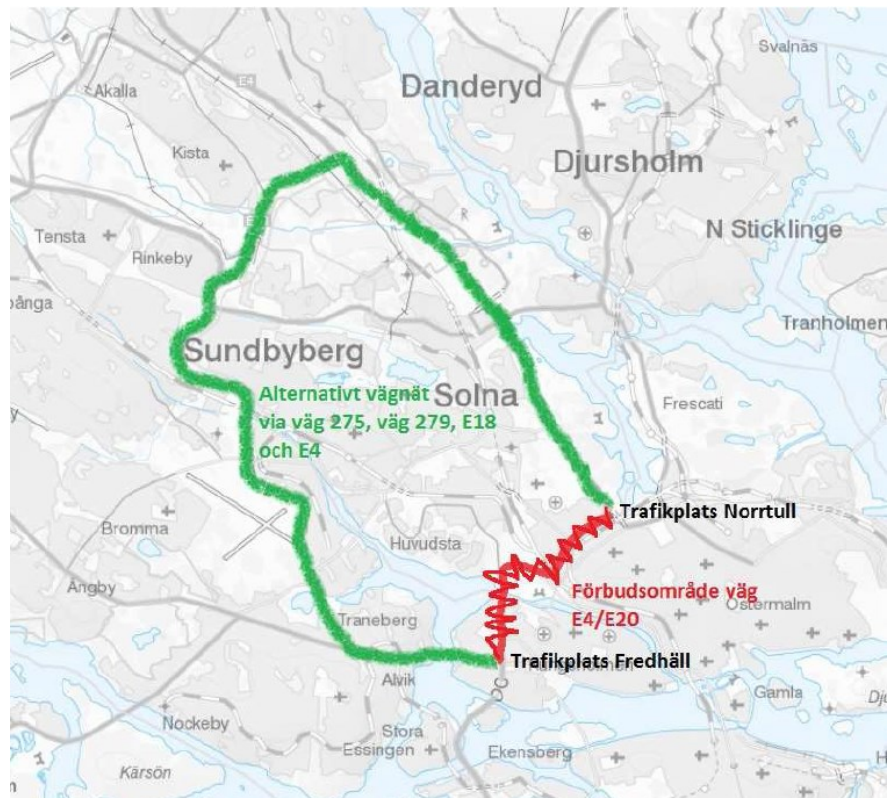
### *Föreslagen lokal trafikföreskrift*

Den föreslagna lokala trafikföreskriftens syfte är att hindra transporter med farligt gods i Hagastadens tunnlar, och därmed minska risken för olyckor som kan påverka människor och bebyggelse vid en olycka. Förbudet på vägsträckan är vald utifrån möjligheten att avfarter kan ske från E4/E20. Länsstyrelsens förslag är att en restriktion mot vissa ADR-klasser införs mellan trafikplatserna Fredhäll och Norrtull på E4/E20 i Stockholms stad.

Länsstyrelsen föreslår vidare att transporter som förbjuds på sträckan istället hänvisas till den alternativa vägsträcka som nämnts ovan.

Urvalet av ADR-klasser överensstämmer med dem som anses kunna leda till mycket stor explosion enligt ADR-S (MSBFS 2015:1).

Hela det alternativa vägnätet ingår i det rekommenderade primära vägnätet för transport av farligt gods.



**Figur 1.** Förslag till alternativt vägnät mellan trafikplatserna Fredhäll och Norrtull. Alternativa vägar utgörs av vägarna 275, 279, E18 och E4.

## Ärendets beredning

Ärendets beredning har skett i samråd med trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret.

## Exploateringskontorets utlåtande

Kontoret kan konstatera att transporter av farligt gods är en nödvändig infrastruktur i vårt samhälle som vi inte kan vara utan. Farligt gods möjliggör att vi kan få tag på drivmedel till våra fordon, att industrier kan verka i staden och att vi kan bygga nya bostäder, kontor och annan verksamhet. Fordonsbränsle i olika former, som bensin och gas, är de mest frekventa transporterarna men det förekommer även andra typer av transporter av farligt gods.

Transporter av farligt gods innebär dock en omgivningspåverkan i form av förhöjd olycksrisk, och som allt oftare innebär en restriktion för ny bebyggelse i anslutning till de vägar där länsstyrelsen rekommenderar att farligt gods ska transporteras. I vissa fall innebär detta en konflikt mellan två intressen, dels intresset att utveckla staden med nya bostäder och kontor och dels intresset att ha transportvägar för farligt gods i staden där risken för olyckor är väldigt låg.

Länsstyrelsen bedömer att obegränsade transporter under framtida Hagastaden skulle innebära för stora risker för allvarliga olyckor, trots att vägtunneln är dimensionerad för allvarliga olyckor som innebär explosion motsvarande två ton trotyl. Kontoret kan dock konstatera att man i dagsläget inte känner till omfattningen av transporter, i föreliggande vägsnitt, som kan leda till mer omfattande olyckor än vad tunneln är dimensionerad för. En restriktion för den trafik som kan leda till de mest allvarliga olyckorna är dock positivt för den fortsatta utvecklingen av Hagastaden samt nordvästra Kungsholmen, då det innebär att man vid utvecklingen av områdena inte behöver ta höjd för dessa allvarligaste olyckstyper.

Förslaget innebär dock att den farligaste trafiken flyttas från Essingeleden, där trafikområdet är anpassat till denna form av trafik, till bl.a. Ulvsundaleden, där vissa sträckor inte är anpassad till denna typ av trafik. Ulvsundaleden närmast Ulvsundaplan har till exempel mötande trafik, oskyddade trafikanter och befintlig bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Vidare kan den nyttillkommande trafiken, även om det endast är en marginell skillnad i frekvens, innebära ytterligare restriktioner för ny bebyggelse

utmed denna sträcka på grund av behovet av att skydda den enda kvarvarande länken över Stockholm-Mälarsnittet som tillåter de farligaste transporterna. Exempel på områden där utvecklingen av ny bebyggelse skulle kunna påverkas är Alvik samt Solvalla.

Som konstaterats ovan förväntas dessa allra farligaste transporter utgöra en marginell andel av alla farligt gods-transporter. Exploateringskontoret föreslår att länsstyrelsen, med stöd av Stockholms stad om behov finns, utreder om det är möjligt att införa ett stadsövergripande förbud mot de allra farligaste transporterna genom Stockholms stad, och eventuellt andra grannkommuner. Det fåtal transporter som vid ett sådant scenario inte kan passera Stockholm-Mälarsnittet skulle eventuellt kunna hanteras via dispenser, utan att det skulle innebära orimliga administrativa resurser.

Vidare saknar exploateringskontoret en samhällsekonomisk konsekvensbedömning av länsstyrelsens förslag. Om en sådan konsekvensbedömning görs anser kontoret att det är lämpligt att jämförelse görs med ett geografiskt mer omfattande förbud som täcker hela Stockholms stad.

**Slut**