

PM 2015:184 RVII (Dnr 124-1153/2015)

Anmälan om svar på remiss Förslag till lokal trafikföreskrift gällande förbud mot transporter av farligt gods på väg E4/E20 i Solna och Stockholms kommuner
Remiss från Länsstyrelsen i Stockholm län

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Anmälan om svar på remissen ”lokal trafikföreskrift gällande förbud mot transporter av farligt gods på väg E4/E20 i Solna och Stockholms kommuner”, godkänns.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Länsstyrelsen har inkommit med en remiss om förslag till lokala trafikföreskrifter för väg E4/E20, mellan trafikplatserna Fredhäll och Norrtull med senaste svarsdatum den 15 september 2015.

Länsstyrelsen konstaterar att E4/E20 under Hagastaden i dagsläget utgör huvudalternativ för trafik i norr-sydgående riktning genom Stockholmsregionen och trafikeras av alla slags farligt godstransporter.

Länsstyrelsen hänvisar till det riskhanteringsunderlag som tagits fram i detaljplan för del av Vasastaden 1:16 m.fl. och bedömer att risken för olyckor med omfattande konsekvenser är förhöjd (utifrån praxis för acceptanskriterier för s.k. samhällsrisk). Länsstyrelsen bedömer därför att ett möjligt sätt att hantera problematiken är att införa ett förbud mot vissa transporter av farligt gods i tunnlarna.

Länsstyrelsen hänvisar också till en tidigare utredning kring alternativa vägsträckor för farligt gods, som tagits fram i samband med ovan nämnda detaljplan, som pekar ut vägarna 275, 279, E18/E4 (Drottningholmsvägen, Ulvsundaleden, Kymlingelänken och Uppsalavägen). Dessa vägar är redan idag primära transportleder för farligt gods. 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 tunnlar.

Den föreslagna lokala trafikföreskriftens syfte är att hindra transporter med farligt gods i Hagastadens tunnlar, och därmed att 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 (farligt gods) 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.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. Exploateringskontoret har svarat med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret anser att länsstyrelsens förslag är positivt och skulle innebära att staden vid utveckling av de berörda områdena inte behöver ta höjd för de allvarligaste olyckstyperna, vilket gynnar bostadsutvecklingen. Kontoret anser att länsstyrelsen bör utreda om det är möjligt att införa ett stadsövergripande förbud mot de allra farligaste transporter genom Stockholms stad, och eventuellt grannkommuner.

Exploateringskontoret menar att förslaget innebär 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. Kontoret föreslår att länsstyrelsen utreder om det är möjligt att införa ett stadsövergripande förbud mot de allra farligaste transporter genom Stockholms stad, och eventuellt andra grannkommuner.

Stadsbyggnadsnämnden menar att förslaget innebär att den farligaste trafiken flyttas från Essingeleden till bl.a. Ulvsundaleden, där vissa sträckor inte är anpassad till denna typ av trafik. Ulvsundaleden närmast Ulvsundaplan har t ex mötande trafik, oskyddade trafikanter och befintlig bebyggelse i direkt anslutning till vägen.

Trafiknämnden menar att förslaget innebär 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. Det vore önskvärt om Länsstyrelsen utreder antalet transporter av farligt gods inom länet och vilken typ av farligt gods som transporteras.

Mina synpunkter

Transporter av farligt gods är en nödvändig del av transporter i vårt samhälle som vi inte kan vara utan. Farligt gods möjliggör att samhället kan fungera, men innebär dock en omgivningspåverkan i form av förhöjd olycksrisk, som allt oftare innebär restriktioner för ny bebyggelse i anslutning till dessa vägar.

I vissa fall innebär detta en konflikt mellan två intressen, dels intresset att utveckla staden med nya bostäder, kontor och service och dels intresset att ha transportvägar för farligt gods i staden där risken för olyckor är väldigt låg. Över tid är det önskvärt att antalet transporter med farligt gods kan bli färre i och med minskad användning av till exempel fordonsbränsle, men frågan behöver även hanteras på kort sikt.

Förslaget från länsstyrelsen innebär att den farligaste trafiken flyttas från Essingeleden, där trafikområdet mer är anpassat till denna form av trafik, till bland annat Ulvsundaleden, där vissa sträckor inte är anpassad för denna trafik. Ulvsundaleden närmast Ulvsundaplan har till exempel mötande trafik, oskyddade

trafikanter och befintlig bebyggelse i direkt anslutning till vägen. Föreslagen väg är inte lämplig för de allra farligaste transporter av farligt gods.

Länsstyrelsens förslag innebär att staden inte behöver ta höjd för de allvarligaste olyckstyperna, vilket gynnar bostadsutvecklingen på Västra Kungsholmen och Hagastaden. Men förslaget innebär istället nya begränsningar och risker utefter en längre sträcka i ett område i förändring med förtätning med fler bostäder, kontor och service.

Staden undersöker omfattningen idag av transporter av farligt gods som kan leda till mer omfattande olyckor än vad tunneln under Hagastaden är dimensionerad för. Antalet transporter bedöms vara litet, men sammanställningen är ännu inte klar. Staden föreslår att Länsstyrelsen, med stöd av Stockholms stad, även utreder om det är möjligt att införa ett stadsövergripande förbud mot de allra farligaste transporter 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 saknas en samhällsekonomisk konsekvensbedömning av Länsstyrelsens förslag. Om en sådan konsekvensbedömning görs anser jag att det är lämpligt att jämförelse görs med ett geografiskt mer omfattande förbud som täcker hela Stockholms stad.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ” lokal trafikföreskrift gällande förbud mot transporter av farligt gods på väg E4/E20 i Solna och Stockholms kommuner” hänvisas till vad som sägs promemorian
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 14 oktober 2015

DANIEL HELLDÉN

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

Länsstyrelsen har inkommit med en remiss om förslag till lokala trafikföreskrifter för väg E4/E20, mellan trafikplatserna Fredhäll och Norrtull med senaste svarsdatum den 15 september 2015.

Länsstyrelsen konstaterar att E4/E20 under Hagastaden i dagsläget utgör huvudalternativ för trafik i norr-sydgående riktning genom Stockholmsregionen och trafikeras av alla slags farligt godstransporter.

Den föreslagna lokala trafikföreskriftens syfte är att hindra transporter med farligt gods i Hagastadens tunnlar, och därmed att 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 (farligt gods) införs mellan trafikplatserna Fredhäll och Norrtull på E4/E20 i Stockholms stad.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. Exploateringskontoret har svarat med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 19 augusti 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att transporter av farligt gods är nödvändigt i och kring staden för att samhället ska fungera. Det handlar exempelvis om att kunna tillhandahålla drivmedel till fordon, leveranser till industrier, utbyggnad av infrastruktur och bostäder etc. Fordonsbränsle i olika former, som bensin och gas, är de mest frekventa transporterna av farligt gods men det förekommer även andra typer av transporter inom detta segment.

Transporter av farligt gods innebär samtidigt en omgivnings-påverkan, i form av förhöjd olycksrisk, som i hög grad innebär olika restriktioner för ny bebyggelse i anslutning till dessa transportvägar. Därmed kan det uppstå en intressekonflikt mellan utbyggnaden av bostäder och behovet av att ha transportvägar för farligt gods i staden.

Stadsledningskontoret anser att länsstyrelsens förslag med restriktion för den trafik som kan leda till de mest allvarliga olyckorna för den fortsatta utvecklingen av Hagastaden samt nordvästra Kungsholmen är positiv. Det skulle framöver innebära att staden vid utveckling av dessa områden inte behöver ta höjd för de allvarligaste olyckstyperna, vilket gynnar bostadsutvecklingen.

Stockholms stad har tillsammans med Trafikverket detekterat farligt gods på bl.a. Essingeleden och antalet transporter som kan orsaka de allvarligaste olyckorna bedöms vara relativt få.

Länsstyrelsens förslag 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. På denna kan den nytillkommande 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 Saltsjö-Mälarsnittet som tillåter de farligaste transporterna. Exempel på områden där utvecklingen av ny bebyggelse skulle kunna påverkas är Alvik samt Solvalla, men också stadsutvecklingen runt vägarna i övrigt.

Som konstaterats ovan förväntas de allra farligaste transporterna utgöra en marginell andel av alla farligt godstransporter. Stadsledningskontoret anser att länsstyrelsen, med stöd av Stockholms stad bör utreda om det är möjligt att införa ett stadsövergripande förbud mot de allra farligaste transporterna genom Stockholms stad, och eventuellt grannkommuner. Det fåtal transporter som vid ett sådant scenario inte kan passera Saltsjö-Mälarsnittet skulle eventuellt kunna hanteras via dispenser, utan att det skulle innebära orimliga administrativa resurser.

Stadsledningskontoret saknar i remissmaterialet 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.

Som svar på remissen "Förslag till lokal trafikföreskrift gällande förbud mot transporter av farligt gods på väg E4/E20 i Solna och Stockholms kommuner" hänvisas till vad som sagts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Exploateringskontoret

Exploateringskontorets kontorsyttrande daterat den 1 september 2015 har i huvudsak följande lydelse.

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 transporterna 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 nytillkommande 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 transportererna 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.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 augusti 2015 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Björn Ljung (FP) och Erik Slottnér (KD), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontoret tjänsteutlåtande daterat den 8 juli 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret kan konstatera att transporter av farligt gods är en nödvändig infrastruktur i vårt samhälle som vi inte kan vara utan. Farligt gods möjliggör att samhället kan få tag på drivmedel till fordon, att industrier kan verka i staden och att nya tunnlar kan byggas. Fordonsbränsle i olika former, som bensen och gas, är de mest frekventa transportererna men det förekommer även andra typer av transporter av farligt gods. Transporter av farligt gods innebär dock en omgivningspåverkan, i form av förhöjd olycksrisk, 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.

Stadsbyggnadskontoret 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. Stockholms stad har på test, tillsammans med Trafikverket, detekterat farligt gods på bl a Essingeleden under en månads tid under maj 2015. Uppgifterna är ännu inte fullt ut sammanställda för att kunna ge ett exakt svar på vilken typ av farligt godstransporter som går på Essingeleden men antalet transporter bedöms vara litet.

En restriktion för den trafik som kan leda till de mest allvarliga olyckorna är dock positiv för den fortsatta utvecklingen av Hagastaden samt nordvästra Kungsholmen, då det innebär att staden 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 nytillkommande 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 Saltsjö-Mälarsnittet som tillåter de farligaste transportererna.

Exempel på områden där utvecklingen av ny bebyggelse skulle kunna påverkas är Alvik samt Solvalla, men också stadsutvecklingen runt vägarna i övrigt.

Som konstaterats ovan förväntas de allra farligaste transportererna utgöra en marginell andel av alla farligt gods-transporter. Stadsbyggnadskontoret 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 transportererna 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 stadsbyggnadskontoret 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.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 augusti 2015 följande.

1. Trafiknämnden godkänner och överlämnar kontorets tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (FP), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Mikael Valier (KD), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 augusti 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret kan konstatera att transporter av farligt gods är en nödvändighet i vårt samhälle. 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 tunnlar. Fordonsbränsle i olika former, som bensin och gas, är de mest frekventa transportererna men det förekommer som sagt 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, 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 de 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 nytillkommande 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 utgör dessa allra farligaste transporter en marginell andel av alla farligt godstransporter. Kontoret 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 behövs 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.

Det vore önskvärt om Länsstyrelsen utreder antalet transporter av farligt gods inom länet och vilken typ av farligt gods som transporteras.

Reservationer m.m.

Stadsbyggnadsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Björn Ljung (FP) och Erik Slottnér (KD) enligt följande.

Vi tycker att det är viktigt att säkerheten prioriteras och gör därför ingen annan bedömning än länsstyrelsen och trafikkontoret gällande förbud mot transporter av farligt gods på E4/E20. Vi är dock tveksamma till om den alternativa sträckningen längs med Alvik, Ulvsundaleden, Sundbyberg samt Solna är en mer lämplig väg för de aktuella transporterna. Stora delar av sträckan går utmed bostäder och andra fastigheter, dvs byggnader som inte heller klarar av att stå emot en kraftig explosion som en eventuell olycka med dessa transporter kan tänkas medföra.

Vidare är vi försiktigt positiva till möjligheten att utreda ett totalförbud mot farligt gods i Stockholms stad men anser att det måste vägas mot konsekvenserna som detta kan tänkas medföra för det lokala näringslivet och Stockholms tillväxt. Det är därför viktigt att detta beaktas vid en eventuell utredning. Ett eventuellt förbud mot transporter av farligt gods ska dock föregås av en diskussion med samtliga kommuner i länet.

Trafiknämnden

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (FP), enligt följande.

Vi tycker att det är viktigt att säkerheten prioriteras och gör därför ingen annan bedömning än länsstyrelsen och trafikkontoret gällande förbud mot transporter av farligt gods på E4/E20. Vi är dock tveksamma till om den alternativa sträckningen längs med Alvik, Ulvsundaleden, Sundbyberg samt Solna är en mer lämplig väg för de aktuella transporterna. Stora delar av sträckan går utmed bostäder och andra fastigheter, dvs byggnader som inte heller klarar av att stå emot en kraftig explosion som en eventuell olycka med dessa transporter kan tänkas medföra.

Vidare är vi försiktigt positiva till möjligheten att utreda ett totalförbud mot farligt gods i Stockholms stad men anser att det måste vägas mot konsekvenserna som detta kan tänkas medföra för det lokala näringslivet och Stockholms tillväxt. Det är därför viktigt att detta beaktas vid en eventuell utredning. Ett eventuellt förbud mot transporter av farligt gods ska dock föregås av en diskussion med samtliga kommuner i länet.

Ersätтарыttrande gjordes av Mikael Valier (KD), enligt följande.

Mikael Valier (KD) instämmer i särskilt uttalande från vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (FP).