

## PM

### Kommentar till SSBF:s synpunkt om riskutredning för Östberga 1:3

#### Inledning

WSP har på uppdrag av Jernhusen upprättat Riskbedömning av detaljplan - Hantering av farligt gods och brandfarlig vara för Östberga 1:3, Stockholm. Denna detaljplan ligger intill flera potentiella riskkällor, varav Årsta kombiterminal utgör en sådan.

#### SSBF:s synpunkter

Storstockholms brandförsvarsförbund (SSBF) anser att man i riskanalysen kringgått den största riskkällan i brist på tillgängligt underlag. I riskanalysen utmärks endast de farligt gods-leder som förekommer i närheten av planområdet. Den risken som är av särskilt intresse är dock hantering/omlastning/lagring av farligt gods vid Årsta kombiterminal. Enligt SSBF omfattas denna verksamhet inte av varken Lag om skydd mot olyckor 2 kap. 4 § eller Lag om brandfarliga och explosiva varor, varför SSBF inte har planeringsunderlag att tillhandahålla brand-/riskkonsulten, men anser att detta inte är anledning till att förbise denna riskkälla. SSBF menar att ansvarig myndighet utifrån Lag om transport av farligt gods är Transportstyrelsen och MSB samt att dessa bör kunna tillhandahålla planeringsunderlag.

#### Utgångspunkt för WSP:s kommentarer

WSP delar meningen att riskpåverkan på det aktuella planområdet från intilliggande riskkällor bör belysas om den är av signifikant betydelse i enlighet med Plan- och bygglagen. Däremot delar inte WSP uppfattningen att verksamheten inte omfattas av 2 kap. 4 § i LSO. Med anledning av SSBF:s synpunkter finner WSP det motiverat att kommentera avgränsningen att bortse från eventuell riskpåverkan från Årsta kombiterminal som gjorts i riskutredningen. En förutsättning för att markanvändningen ska kunna anses vara lämplig och ändamålsenlig är att riskpåverkan från omgivningen inte överstiger godtagbara nivåer. För att bedöma påverkan krävs underlag och vad som är möjligt att bedöma påverkas av vilket underlag som finns tillgängligt.

#### Planeringsunderlag

För olika typer av anläggningar och verksamheter regleras kraven att dokumentera och redovisa riskpåverkan på omgivningen av olika lagar och regler. Denna dokumentation bör vara utgångspunkt för insamling av det underlag som bedömning av riskpåverkan baseras på, i den mån sådan dokumentation finns tillgänglig. Det bedöms också vara lämpligt att ta utgångspunkt i de riktlinjer som finns utfärdade av t ex Länsstyrelsen. Däremot bedöms det inte ligga i linje med gällande regler att exploatören skall ta fram underlag om riskpåverkan från omgivningen i det fall som verksamheter i omgivningen brister i sin dokumentation eller om riskpåverkan bedöms vara så låg att dessa inte omfattas av dokumentationskrav.

WSP har valt att avgränsa bort riskpåverkan från kombiterminalen till följd av att underlag för bedömningen saknas. Motiveringen till detta något otydligt i ursprunglig riskbedömning, varför en komplettering sker genom denna PM.

## Farlig verksamhet

En kombiterminal/rangerbangård utgör en verksamhet som omfattas av Lag om skydd mot olyckor. Om denna verksamhet innebär fara för att en olycka ska orsaka allvarliga skador på människor eller miljön är den föremål för beslut om farlig verksamhet enligt 2 kap. 4 § i lag om skydd mot olyckor. Det är ett beslut som fattas av Länsstyrelsen i Stockholms län efter samråd med räddningstjänsten. Vid beslut om farlig verksamhet åligger det verksamhetsutövaren att analysera riskerna för olyckor som kan orsaka allvarliga skador samt vidta nödvändiga åtgärder för att hindra eller begränsa sådana skador.

Exempel på verksamheter som kan klassas som farlig verksamhet enligt LSO är verksamheter där farliga ämnen produceras eller hanteras, depåer, terminaler och lager för sådana ämnen, hamnar med t.ex. oljehantering, rangerbangårdar för uppställning av vagnar med farliga ämnen, rörledningssystem för farliga ämnen, dammanläggningar och gruvor<sup>1</sup>. I Sverige finns ett antal rangerbangårdar där beslut fattats om att de utgör farlig verksamhet och även sådana där länsstyrelsen gjort bedömningen att rangerbangården ej utgör farlig verksamhet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har varit tydliga i sin bedömning av att vägar, järnvägar och trafiktunnlar enbart avsedda för transport ej kan klassificeras som 2:4 anläggningar, trots att olycka inom anläggningen kan orsaka allvarliga skador på människor eller miljön. Ovanstående gör det befogat för Länsstyrelsen att utfärda särskilda riktlinjer för hur riskpåverkan från sådana anläggningar skall beaktas i planprocessen, eftersom övrig lagstiftning inte ger erforderligt planeringsunderlag. I dessa fall åläggs exploatören själv att ta fram planeringsunderlag genom riskbedömning vilket WSP tagit fasta på i sin riskbedömning och studerat dessa mer detaljerat.

## Länsstyrelsens bedömning

Verksamheten vid kombiterminalen/rangerbangården har pågått under flera år. Därför har WSP gjort bedömningen att eftersom Länsstyrelsen valt att inte fatta beslut om farlig verksamhet så har Länsstyrelsen gjort bedömningen att olycka inom anläggningen inte kan orsaka allvarliga skador på människor eller miljön i sådan omfattning att den aktuella rangerbangården behöver beaktas vid planering i närområdet.

## Andra tillsynsmyndigheter

SSBF lyfter även frågan om underlag kan hämtas från annan myndighet som har tillsyn utifrån annan lagstiftning. Vid avstämning med MSB och Transportstyrelsen framkommer att det inom ramen för deras tillsynsarbete inte har samlas in information som kan utgöra planeringsunderlag för markanvändning i en kombiterminal/rangerbangårds omgivning. Bägge myndigheternas tillsynsansvar begränsas till de regler som finns i ADR/RID (lag om transport om farligt gods) och där ställs inga krav på att det i samband med lastning, lossning eller lagring skall tas fram särskilda riskanalyser för påverkan mot omgivningen kring lossnings/lastningsterminalen. Myndigheterna kan inte heller tillhandahålla uppgifter om hanterade mängder inom ramen för sitt tillsynsansvar.

För närvarande pågår ett arbete med att tydliggöra förutsättningar och ansvarsområden för myndigheterna när för tillsynsfrågor som omfattar Årsta kombiterminal. Medver-

---

<sup>1</sup> Prop. 2002/03:119

kande i detta arbete är Länsstyrelsen i Stockholms län och Räddningstjänsten. Arbetet är planerat att påbörjas under början av 2017, och finns det ännu inte några resultat att presentera som kan vara av vikt för detta planärende.

## Kontroll av riskpåverkan

WSP:s bedömning att Årsta kombiterminal endast bidrar till en låg riskpåverkan mot aktuellt planområde är till följd av Länsstyrelsens bedömning om att inte fatta beslut om farlig verksamhet. Som kontroll av denna avgränsning har en inventering av de mängder farligt gods som hanteras vid kombiterminalen gjorts. Antal försändelser uppgick under andra halvan av 2016 till ca 650 och fördelningen mellan farligt gods-klasser tillsammans med medelvärde för mellanlagringstiden, redovisas i appendix.

De farligt godsklasser som bedöms ha en stor riskpåverkan på omgivningen till kombiterminalen vid olycka hanteras i mycket begränsade mängder. Dessa transporter innefattar klass 2.3 (fyra försändelser med ammoniak och 21 försändelser med komprimerad kolmonoxid) och klass 5.1 (en försändelse med natriumpersulfat och en försändelse med dikväveoxid). Den andelen hanterat farligt gods utgörs av klass 3 som bedöms ha ett maximalt konsekvensavstånd om ca 30 meter, vilket inte tangerar planerad bebyggelse inom planområdet.

Slutsatsen är att förekomsten av försändelser som bedöms kunna påverka omgivningen vid olycka hanteras i mycket begränsad omfattning. Enligt erfarenheter från tidigare analyser med liknande förutsättningar konstateras att riskbidraget är försumbart.

## Miljötillstånd

Ytterligare ett argument som styrker WSP:s avgränsning är att Årsta kombiterminal inte behöver miljötillstånd för att bedriva sin verksamhet. Verksamheter som medför riskpåverkan på omgivningen utgör en olägenhet som omfattas av 9:e kapitlet i miljöbalken. Sådana verksamheter omfattas av miljöbalkens krav på ansökan om miljötillstånd. Enligt Länsstyrelsens WebbGIS-karta utgör Årsta kombiterminal inte någon sådan anläggning. Om en verksamhet behöver miljötillstånd ställs krav på att utreda och dokumentera påverkan på omgivningen. I ett sådant fall finns därmed ytterligare underlag att tillgå i planprocessen, vilket inte är fallet för den aktuella planen.

## Slutsats

Sammanfattningsvis finner WSP att det inte finns ytterligare skäl att belysa riskpåverkan från kombiterminalen i aktuellt fall. Om SSBF har uppgifter om att riskpåverkan är större än vad Länsstyrelsen ansett vid bedömning av att anläggningen ej skall omfattas av beslut om farlig verksamhet enligt 2 kap. 4 § rekommenderas att räddningstjänsten lyfter denna fråga med länsstyrelsen.

Stockholm 2016-12-19

WSP Sverige AB

Erik Svedberg, civ ing  
Handläggare

Johan Lundin, tekn dr  
Uppdragsansvarig

## Appendix A

Underlag om enheter med farligt gods som har omsatts på Årsta kombiterminal mellan 2016-06-09 - 2016-12-09 från Jernhusen.

**Tabell 1. Fördelning av hanterat farligt gods vid Årsta kombiterminal 2016.06 - 2016.12**

Klass	Antal försändelser	%	Lagringstid medel (dygn)
2.1	49	7,4%	0,3
2.2	24	3,6%	0,3
2.3	25	3,8%	0,3
3	367	57,7%	4,0
4.1	5	0,8%	0,1
5.1	2	0,3%	1,3
6	11	1,8%	0,8
8	58	9,1%	1,7
9	99	15,6%	1,8
Totalt	635	100,0%	1,4