PM

KOMMENTARER AVSEENDE YTTRANDEN

I denna PM kommenteras de yttranden som inkommit avseende planbeskrivningen och specifikt riskbedömningen daterad 2023-10-06 för DP Klevshult 1:122 m.fl., Vaggeryds kommun.

Yttrande från Länsstyrelsen

Nr	Synpunkt i yttrande	Kommentar WSP
L1	Riskbedömningen anger å ena sidan att det föreligger osäkerheter kring hur mycket farligt gods som transporteras på järnvägen och att det saknas prognoser avseende farligt godstransporter för år 2040. Riskbedömningen anger ändå och utgår ifrån, som Länsstyrelsen tolkar det, att godstrafiken på järnvägen intill planområdet kommer att minska. Trafikverket anger att det råder stor osäkerhet kring prognoser för godstrafik varför det i den här typen av riskbedömningar bör finnas goda marginaler. Det bör förtydligas var uppgiften om minskande godstrafik kommer ifrån om kommunen väljer att göra riskbedömningen och därmed val av eventuella skyddsåtgärder utifrån det scenariot och i sammanhanget bör det också redovisas på vilket sätt hänsyn tas till den kommande eventuella elektrifieringen av järnvägen som kan komma att påverka framtidsprognosen för järnvägstrafik.	Se avsnitt 3.2 i Riskbedömningen: *Osäkerheter föreligger dock kring de karteringar som ligger till grund för denna bedömning och det saknas prognoser avseende farligt gods-transporter för horisontår 2040. Av denna anledning görs i denna riskbedömning riskuppskattningar baserade på nationell fördelning av farligt gods på banan avseende andel farligt gods av totalt gods samt andelar av olika farligt gods-klasser. Med ansatt nationell fördelning ges i beräkningarna att ca 700 vagnar med farligt gods passerar på banan per år och där samtliga farligt gods-klasser är representerade. Detta kan jämföras med de enstaka (intervallet 1-84) vagnarna per år med RID-S-klass 9 (övrigt gods) som anges i tillgänglig statistik. Antagandet bedöms således vara konservativt, innebära resultat på säkra sidan och inte ge upphov till behov av ytterligare känslighetsanalyser.* I riskbedömningen har vi alltså räknat med att 700 vagnar med farligt gods per år transporteras på järnvägen förbi planområdet och att alla RID-S-klasser förekommer. Detta bedöms väl tilltaget och täcka upp för eventuella osäkerheter då tillgänglig statistik anger 1-84 vagnar med farligt gods RID-S-klass 9 (vilken är relativt harmlös i sammanhanget).
L2	Riskbedömningen görs utifrån vad som kallas ”normalhuvudspår” utifrån att det är där genomfartstrafik normalt bedrivs. Eftersom Hallands läns riktlinjer utgår ifrån avstånd från närmsta räl är det oklart huruvida riskbedömningen kan sägas uppfylla de förutsättningar som krävs för att Hallands läns riktlinjer ska kunna användas som bedömningsunderlag. Det behöver tydligare framgå varför avstånden inte ska utgå ifrån den närmsta rälen så som vägledningen anger alternativt så behöver det göras en bedömning av planförslaget utifrån det avstånd som detta spår innebär.	Se avsnitt 2.2 i Riskbedömningen: *Banan har generellt ett spår och är oelektrifierad. I höjd med planområdet har banan två spår med mellanliggande perrong vid Klevshults station. Det östra spåret är ett s.k. normalhuvudspår där genomfartstrafik normalt bedrivs. STH (största tillåtna hastighet) om 160 km/h anges för detta spår. Det västra spåret är ett s.k. avvikande huvudspår, vilket normalt förutsätts nyttjas vid tågmöten, tågstopp vid perrong etc. och då med STH om 60 km/h.* Det västra spåret (avvikande huvudspår) är vidare enbart ca 400 meter långt. Normallängd för godståg i Sverige är 630-730 meter. Därmed bedöms inte godståg nyttja det västra spåret vid vare sig tågmöten eller tågstopp vid perrong. Sammantaget bedöms normalhuvudspåret, där genomfartstrafik bedrivs, vara det dimensionerande ur risksynpunkt. Båda växlarna till/från normalhuvudspåret har

WSP
371 34 Karlskrona
Besök: Högabergsgatan 3
T: +46 10-722 50 00
WSP Sverige AB
Org. nr: 556057-4880
wsp.com

		dock räknats med i riskberäkningarna då de är frekvensdrivande ur urspårningssynpunkt.
L3	Riktlinjerna för Hallands län (som riskbedömningen utgår ifrån) anger att bebyggelse som ligger inom ett område på upp till 50 meter från farligt godsled ska utformas i obrännbart material. Föreslagen plan anger att denna åtgärd bedöms omotiverad med tanke på risknivån och aktuell användning. I sammanhanget är det viktigt att komma ihåg att generella riktlinjer av den typen som Hallands läns riktlinjer utgör kan användas endast om förutsättningarna är uppfyllda samt att de åtgärder som riskbedömningen ställer som krav följs fullt ut. Det är inte möjligt att välja några av åtgärderna då riktlinjerna är att se som en paketlösning. I aktuellt fall då området till stor del utgörs av befintlig bebyggelse där åtgärder kan vara svåra att genomföra behöver kommunen tydligare motivera hur riskbedömningen tar hänsyn till och säkerställer en acceptabel risk om åtgärderna inte följs fullt ut. Detta speciellt med tanke på osäkerheten i framtidsprognosen för antal godståg som passerar området.	Skyddsavstånden (basavstånd och reducerade avstånd) uppfylls ej för planområdet, varvid särskild riskbedömning upprättas i enlighet med riktlinjerna. Särskild riskbedömning ska således utgöra underlag avseende den risksituation som föreligger för planområdet istället för de schablonavstånd och schablonåtgärder som redovisas i Hallands läns riktlinjer. Den särskilda riskbedömningen har tagit höjd för att samtliga farligt gods-klasser kan transporteras på banan vid det studerade horisontåret. Se även punkt L1 ovan. Även med dessa konservativa antaganden ges en acceptabel risknivå bortom 30 meter från järnvägen. Inom 30 meter från järnvägen är risknivån inom ALARP-området och där ska således rimliga riskreducerande åtgärder vidtagas i enlighet med riktlinjerna. Vid identifiering av rimliga riskreducerande åtgärder har utgångspunkt tagits i de schablonåtgärder som redovisas i riktlinjerna. Vid särskild riskbedömning kan dock schablonerna frångås och den aktuella risknivån får istället värderas och avgöra behov av åtgärder. Föreligger ingen förhöjd risk erfordras ej heller åtgärder i enlighet med riktlinjerna och värderingsprinciperna. I aktuellt fall används således riktlinjernas åtgärder enbart som utgångspunkt för val av rimligt åtgärdspaket med motiveringar kopplade till beräknad risknivå för planområdet. Se vidare avsnitt 5.1 och 5.2.
L4	Planhandlingarna kan med fördel ses över då dokumentet som heter Riskbedömning för detaljplan Klevshult 1:22 m.fl., omnämns som riskutredning i planbeskrivningen. En riskbedömning och en riskutredning är enligt Länsstyrelsen olika saker och tas fram på olika sätt.	Se avsnitt A.1 och Figur 6 i Riskbedömningen. I aktuellt fall är det en Riskbedömning som avses enligt de definitioner som hänvisas till i enlighet med internationella standarder.

Yttrande från Trafikverket

Nr	Synpunkt i yttrande	Kommentar WSP
T1	Generellt mäts säkerhetsavstånd från närmsta spårmitt. Utredningen behöver förtydliga och motivera varför säkerhetsavståndet mäts från normalhuvudspår i det aktuella ärendet.	Se kommentar till L2 ovan.
T2	Trafikverket vill även uppmärksamma om att det råder stor osäkerhet kring prognosticerad godstrafik. Trafikverket vill framhålla att farligt gods ska kunna transporteras på järnvägen Halmstad – Nässjöbanan. Hänsyn till farligt gods ska därmed beaktas för exploatering enligt de rekommendationer som berörd länsstyrelse anger. Generellt bör ny bebyggelse inte placeras inom ett område på 30 meter från järnvägen. Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast tillfälligtvis vistas t.ex. parkering, garage eller förråd, kan dock finnas inom 30 meter från spårmitt.	Se kommentar till L1 ovan.
T3	Trafikverket vill även upplysa om att vid åtgärder inom 30 meters zon från järnvägen finns en risk att exempelvis partiklar eller fallande is från inbromsade tåg kan orsaka skador. Trafikverket ansvarar inte för eventuella skador som kan uppkomma på grund av åtgärder i närhet till järnvägen. Eventuella skydds/riskreducerande åtgärder får inte placeras på Trafikverkets fastighet. Om det finns önskemål om detta måste detta ske på egen mark.	Trafikverket anger normalt att ingen ytparkering bör finnas inom 15 meter från järnväg med anledning av partiklar från inbromsande tåg. Ytparkering inom detta avstånd är ej heller aktuellt inom planområdet. Skyddsåtgärder placeras ej på Trafikverkets fastighet. Synpunkten står således ej i konflikt med något som anges i riskbedömningen.

Karlskrona 2025-10-10

WSP Sverige AB

Upprättad av:

Fredrik Larsson

Granskad av:

Gustav Nilsson