



## PLAN FÖR OLJESKADESKYDD

Fastställd av kommunfullmäktige 2015-10-26, § 149



## Plan för oljeskadeskydd

---

Fastställt av kommunfullmäktige Timrå kommun: 2015-10-26 § 149



### **Medelpads Plan för oljeskadeskydd**

Medelpads Räddningstjänstförbund är revideringsansvarig för "Medelpads Plan för Oljeskadeskydd" vilket kommer att göras första året i varje mandatperiod alternativt när stora förändringar har påverkat materialet i planen.

Avgränsning: planen avser i första hand oljeskydd för kustnära områden i Medelpads räddningstjänstförbunds upptagningsområde, det vill säga inom Sundsvalls och Timrå kommuner.

Upprättad: 31 maj 2009 //ZA  
Reviderad: 3 juli 2015 //HH/ JE

**Kontaktperson:**

Tomas Öhrn  
Räddningschef  
Medelpad Räddningstjänstförbund

## Innehållsförteckning

<b>1. Allmänt .....</b>	<b>3</b>
1.1 Syfte .....	3
1.2 Riskbild.....	3
1.2 Mål samt skyddsvärden.....	4
1.3 Checklista .....	4
<b>2. Ansvar .....</b>	<b>6</b>
2:1 Olika aktörer.....	6
2:2 Kommunens ansvar .....	6
2:2:1 Räddningstjänstfas .....	6
2:2:2 Saneringsfas .....	7
2:2:3 Avslutande saneringsfas .....	7
2:3 Andra aktörer .....	9
<b>3. Lägesbild och resurser .....</b>	<b>10</b>
3:1 Resurser.....	10
3:2 Frivilliga resurser.....	11
3:3 Internationella resurser .....	11
<b>4. Saneringsteknik.....</b>	<b>12</b>
4:1 Metoder till havs .....	12
4:2 Metoder i strandzonen.....	12
4:3 Hälsoskydd och arbetsmiljö .....	12
<b>5. Miljö och djur .....</b>	<b>14</b>
5:1 Skydds jakt .....	14
<b>6. Avfallshantering.....</b>	<b>15</b>
6:1 På plats .....	15
6:2 På väg.....	15
6:3 Mellanlagring .....	15
6:4 Slutstation.....	15
6:5 Döda djur.....	15
<b>7. Dokumentation och ekonomi .....</b>	<b>16</b>
7:1 Underlag för räddningstjänsten och kommunens kostnadsberäkningar .....	16
<b>8. Avveckling och utvärdering.....</b>	<b>18</b>
<b>Bilagor .....</b>	<b>20</b>
Bilaga 1 Förteckning av hamnar i Sundsvall - Timrå i samband med miljöolycka .....	20
Bilaga 2 Definitioner och förkortningar .....	22
Bilaga 3 Dokumentation av saneringsarbetet .....	23
Bilaga 4 Resurser .....	24
Bilaga 5 Saneringsteknik – fotobilaga .....	25

## 1. Allmänt

Dokumentet är en oljeskadeskyddsplan för Medelpads Räddningstjänstförbund, Sundsvalls kommun och Timrå kommun. Den är skapad utifrån räddningstjänstens roll att bedriva räddningstjänst samt kommunernas verksamhetsansvar och geografiska områdesansvar. Oljeskadeskyddsplanen är framtagen av Medelpads räddningstjänstförbund, Sundsvalls och Timrå kommuner. Planen är en komplettering till de generella krisledningsplaner som finns hos kommunerna och räddningstjänstförbundet. Sundsvalls och Timrå kommuner har i sina respektive övergripande krisledningsplaner hänvisningar till denna plan. Planen bygger även på Länsstyrelsen i Västernorrlands regionala oljeskyddsplan.

### 1.1 Syfte

Syftet med planen är att:

- Utgöra ett stöd för räddningstjänstens och kommunernas krisledningsorganisationers arbete vid ett oljeutsläpp till havs.
- I tillämpliga delar vara ett stöd för räddningstjänsten och kommunernas krisledningsorganisationers arbete vid ett utsläpp av större mängd farligt gods till havs.

### 1.2 Riskbild

Mer information om riskbilden finns att läsa i Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) rapport ”Riskbild för oljeolyckor till sjöss i Sverige inför år 2025”.

Ett oljeutsläpp till havs kan ske från flera olika källor, från transporter av råolja eller oljeprodukter, från fartygs bränsletankar eller från hamnar i samband med olyckor vid lossning och lastning. I Bottenhavet och Bottenviken sker inga transporter av råolja, utan riskerna kommer från fartyg lastade med petroleumprodukter (exempelvis diesel och eldningsolja), fartygsbränsletankar eller hamnverksamhet. Orsaken till själva utsläppet kan antingen vara olyckor eller medvetna utsläpp som rengöring av tankar eller av andra brottsliga gärningar. De största utsläppen kommer oftast från olyckor. Bottenhavet och Bottenviken har historiskt varit relativt förskonat från större oljeutsläpp, men det har hänt, exempelvis vid oljeolyckan vid Bremö kalv 1964 där ca 2000 m<sup>3</sup> tjockolja och diesel läckte ut i havet. Några mindre olyckor är Thuntankolyckan utanför Eggegrund 1986, Herakles-Bult utanför Grundkallen 2004 och utsläppet av talolja från cistern i Söderhamn 2011 kan nämnas. Dessa utsläpp har varit mindre än 1000 m<sup>3</sup> men vid ett större utsläpp från ett förlist fartyg kan mängden olja röra sig om flera tusentals m<sup>3</sup>.

De riskanalyser som gjorts över hela Östersjön visar på ett transportmönster som huvudsakligen går från Öresund in i Finska viken. En liten del av transportererna till sjöss går genom Södra Kvarken och vidare upp i Bottenhavet och Bottenviken. Enligt Helsingforskommissionen, HELCOM, har Bottenhavet och Bottenviken små risker jämfört med andra farvatten, men de områden där riskerna ändå är störst är vid Södra och Norra Kvarken samt vid inloppen till de större hamnarna. Vid Södra och Norra Kvarken är det kollisioner som är den största risken och vid hamnarna är det grundstötningar.

Riskerna förändras även under vinter- och sommarhalvåret. Riskerna med kollisioner under vinterhalvåret i samband med isbrytning och konvojkörning är större än sommartid då den problematiken inte finns.

Trafikmönstret avspeglar sig även på antalet konstaterade oljeutsläpp. Under 2000-talet minskade antalet utsläpp jämfört med 1990-talet. Idag ligger siffrorna på mellan 200 och 300 konstaterade utsläpp per år i hela den svenska ansvarszonen, det vill säga i det område där Sverige ansvarar för att hantera ett oljeutsläpp. Den största delen av dessa är mindre än tio liter. Av alla utsläpp i svensk zon sker ca 3-8% i Bottenhavet och Bottenviken.

I åar, älvar och sjöar är riskbilden annorlunda. Här är det främst utsläpp från transporter av farligt gods på väg eller järnväg, bensinstationer eller vattenkraftverk som är de största riskerna. Mängderna det handlar om i dessa fall är upp till några tiotals m<sup>3</sup>. När det gäller specifikt transporter av farligt gods till havs är riskbilden något oklar. Någon egentlig aktuell bild över transportmönstren av farligt gods i Bottenhavet och Bottenviken finns inte och det finns i dagsläget ingen bra statistik på vilka mängder som transporteras. De siffror som finns togs fram i september 2006 av dåvarande Räddningsverket (dagens MSB). I dessa

siffror finns inte tanktransporter redovisade. I de siffrorna anges Piteå, Umeå, Vasa (Finland) och Nådendal (Finland) som större hamnar för farligt gods i Bottenhavet och Bottenviken. Sjöfartsverket har statistik över antalet fartyg som trafikerar Bottenhavet och Bottenviken varje år men det är oklart hur många av dessa som transporterar olika typer av farligt gods och i vilka mängder.

Konsekvenserna av olyckor med farligt gods i form av styckegods (container, dunkar, fat etc) ger oftast mildare konsekvenser än om de är i bulkform (oftast tankfartyg) eftersom den totala mängd som kommer ut blir mindre.

Från 2013 och framåt planerar både Luleå och Torneå hamnar att växa för att ta emot större mängder gods. I Torneås fall handlar det om utskeppning av naturgas. Detta påverkar riskbilden för oljeutsläpp i hela Bottniska viken eftersom det innebär en avsevärd ökning av fartygstrafiken. I Sundsvall pågår arbetet med en ny logistikpark vilket kommer att innebära att både transportmängder och typer av gods som transporteras kan förändras. Det är samtidigt oklart hur mycket sjöfarten i Bottniska viken kommer att påverkas av införandet av EU:s svaveldirektiv (Direktiv 2012/33/EG) där det ställs höga krav på sjöfartens bränsleanvändning, speciellt i Östersjön. Det kan leda till att antalet fartygstransporter minskar.

Detta är den generella riskbild som finns för farvattnet utanför vårt områdes kust. Erfarenhetsmässigt drabbades Sundsvalls kommun av ett oljeutsläpp i februari 2009 vid Tunadals hamn. Det bedöms att 30 000 liter olja togs upp ur vattnet och från stränderna. Räddningstjänsten, miljökontoret samt stadsbyggnadskontoret var huvudaktörerna från kommunens sida. En del lärdomar drogs, bland annat svårigheterna i att bedöma ett utsläpp då det finns is samt vikten av att klargöra roller och ansvarsområden hos olika samhällsaktörer.

## 1.2 Mål samt skyddsvärden

Målet med planeringen är att snabbt kunna starta upp ledningsarbetet kring att hantera hela händelsen oljeolycka och säkerställa att olika funktioner vet vilken roll de har. Det är viktigt att snabbt besluta vilka områden som ska skyddas. Detta gäller såväl för kommunerna i övrigt som för räddningstjänsten. Det som ska skyddas vid denna typ av händelse är:

- Mark
- Vatten
- Strandvegetation
- Djurliv
- Turism
- Infrastruktur
- Kulturvärden

## 1.3 Checklista

Denna checklista är en **komplettering** till andra generella styrdokument.

Inledande åtgärder Räddningstjänsten	Utfört
Kontakta vakthavande befäl på Kustbevakningen (KBV) för bekräftelse och mera information om oljeutsläppets omfattning och spridning.	
Kontakta och rådgör med sakkunnig på länsstyrelsen (TiB).	
Kontakt med drabbade kommuners krisledning.	
Planera för organisation och resurser. Stab och skadeplats.	
Klargöra ansvar för olika aktörer.	
Skapa kontakt med drabbade kommuner och länsstyrelsen för samordnad information.	

Kontakta Havs- och vattenmyndighetens oljejour. För expertrådgivning.	
Starta Lupp för dokumentation.	
Kontakta MSB:s TiB för råd och resurser samt dokumentationsprogrammet Orädd.	
Kontakta Kustbevakningen för tidigt oljeprov för att säkerställa bevis.	
Kontakta Trafikverket för eventuell fartygsinspektion.	

<b>Inledande åtgärder kommunerna</b>	
Starta krisledningsorganisation enligt krisledningsplan.	
Starta samverkan med räddningstjänsten via RCB/TiB.	
Utse saneringsledare (SL).	
Starta organisation för ekonomi kopplat till händelsen.	
Säkerställa att alla aktiviteter och åtgärder dokumenteras.	

## 2. Ansvar

### 2:1 Olika aktörer

Vid en oljeolycka fördelas ansvaret mellan flera olika myndigheter på central, regional och lokal nivå. Se nedan:



Hämtat från Oljeskyddsplan för fem kommuner på Södertörn; Haninge, Nacka, Nynäshamn, Södertälje och Tyresö.

Det finns 8 hamnar utsedda som Medelpads Räddningstjänstförbund ansvarar för. Dessa finns beskrivna i Handlingsprogrammet för Medelpads Räddningstjänstförbund 2012-2015.

Aktörer och dess ansvar i olika skeden. Tidsmässigt kan de olika aktörernas arbete pågå samtidigt beroende på omständigheterna kring utsläppet och dess påföljder.  
LSO är Lag (2003:778) om skydd mot olyckor.

### 2:2 Kommunens ansvar

#### 2:2:1 Räddningstjänstfas

Kommunal räddningstjänst

Beslut om räddningstjänstinsats vilar på Lag om skydd mot olyckor (LSO 223:778) och ansvaret ligger inom området på Medelpads Räddningstjänstförbund. Räddningstjänsten ska genomföra omedelbara åtgärder för att förhindra skador på liv, egendom och miljö.

Begreppet räddningstjänst har juridisk betydelse då det ger den som är räddningsledare andra befogenheter än vad gemene man har. För att det ska råda räddningstjänst ska samtliga av följande kriterier vara uppfyllda: behovet av ett snabbt ingripande, det hotade intressets vikt, kostnaden för insatsen samt omständigheterna i övrigt.

Arbetet vid en oljeskadehändelse inriktas på tre delar:

1. Förebyggande åtgärder gällande olja
2. Skadeavhjälpan åtgärder gällande olja
3. Upprätthållande av ordinarie räddningstjänstverksamhet



När kriterierna enligt 1 kap 2 § i LSO (2003:778) för om kommuner och staten ska ansvara för räddningstjänst inte längre är uppfyllda kan inte längre de bestämmelser som finns i LSO tillämpas. Detta sker i en fas när oljan kan betraktas som **ilandspolad och läget stabiliserat**. Beslutet om avslutad räddningstjänst ska finnas i skriftlig form och händelsen övergår då i en saneringsfas.

Kommunen ansvarar för att sammanställa en samlad lokal lägesbild och förmedla denna till länsstyrelsen. Kommunen ska även verka för att information till allmänhet och massmedia samordnas.

### **2:2:2 Saneringsfas**

Sanering är enligt praxis ett kommunalt ansvar. I Sundsvalls och Timrå kommuner organiseras detta enligt nedan.

Saneringsledaren tar över ansvaret från räddningsledaren. För att åstadkomma en smidig ansvarsväxling mellan räddningstjänstfas och saneringsfas bör förutsättningarna diskuteras så fort händelsen inträffat. Saneringsfas och räddningstjänstfas kan ske parallellt. Detta beror på att oljan kan vara stabiliserad på vissa ställen samtidigt som den inte är det på andra.

**I Timrå kommun är det kultur- och teknikförvaltningen som ansvarar för sanering och ska utse en saneringsledare. Beslut på detta finns i Timrå kommuns krisledningsplan, antagen av kommunfullmäktige.**

**I Sundsvalls kommun är det kommundirektören som ansvarar för att en förvaltning får uppdraget att tillse att sanering utförs samt att en saneringsledare tillsätts. Förslagsvis ska stadsbyggnadskontoret utses för att ansvara för sanering och för att utse en saneringsledare.**

Arbete skall bedrivas i samverkan med respektive kommuns miljökontor. Den lagstiftning som nu styr är bland annat miljöbalken.

Gällande sanering på privat mark kan Länsstyrelsen enligt miljöbalken § 28:5 ge tillträde för avhjälpande av miljöskada.

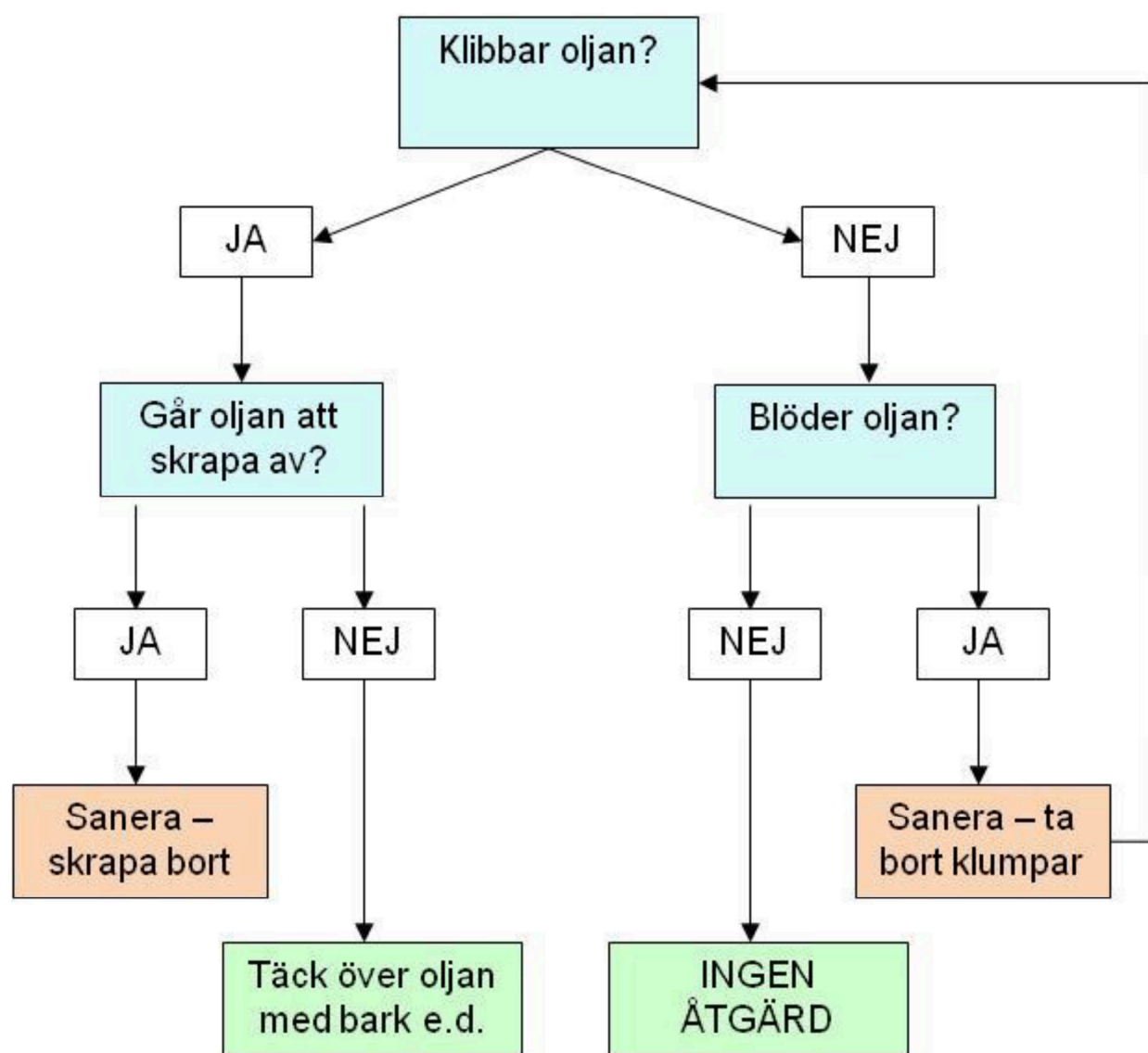
Begreppet sanering kan definieras enligt följande:

*”Olja får enbart finnas i begränsad omfattning på land och i vatten (enstaka klumpar). De uppkomna skadorna på egendom och miljö ska inte kunna förvärras på kort sikt när saneringen avslutats. Saneringen kan innebära att ett skadat område återställs så långt det är realistiskt möjligt till de förhållanden som fanns före olyckan. Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen eller någon annan utsedd förvaltning avgör om sanering ska ske och när saneringen kan anses vara avslutad.”*

### **2:2:3 Avslutande saneringsfas**

Det kan vara svårt att bestämma sig för ”Hur rent är rent?” Idag sker sanering av olje- och kemikalieutsläpp i huvudsak med utgångspunkt från socioekonomiska aspekter och inte enbart med hänsyn till miljö. Ur ett miljöperspektiv kan en viss mängd olja lämnas kvar på stränder då saneringen i sig kan påverka miljön hårt. Det är viktigt att vara medveten om att skyddsvärdet är olika stort på olika platser.

Följande schema kan vara ett bra tankestöd när beslut ska tas:



Hämtat från MSB:s saneringsmanual (1).

<sup>1</sup> [https://www.msb.se/Upload/Insats\\_och\\_beredskap/Oljeskydd/Parm\\_oljeskydd/Flik\\_14/Verktogsmanual%20-strandsanering.pdf](https://www.msb.se/Upload/Insats_och_beredskap/Oljeskydd/Parm_oljeskydd/Flik_14/Verktogsmanual%20-strandsanering.pdf)

## **2:3 Andra aktörer**

### **Havs- och vattenmyndigheten**

Havs- och vattenmyndigheten upprätthåller en oljejour som upphandlas via avtal med konsultföretag, detta enligt avtal med naturvårdsverket. Oljejouren ger expertstöd vid olyckor med olja till havs och inlandsvatten.

### **Kustbevakningen (KBV)**

KBV ska inom Sveriges sjöterritorium – med undantag för vattendrag, kanaler, hamnar och andra insjöar än Väner, Vättern och Mälaren – samt inom Sveriges ekonomiska zon svara för miljöräddning till sjöss. Hamnområden inom Medelpads räddningstjänstområde framgår i Medelpads räddningstjänstförbunds handlingsprogram för lagen om skydd mot olyckor.

### **Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen kan överta ansvaret för den kommunala räddningstjänsten inom en eller flera kommuner. Detta kan ske exempelvis vid stora oljeolyckor. Om räddningsinsatserna även omfattar statlig räddningstjänst ska länsstyrelserna svara för att insatserna samordnas. Länsstyrelsen har även ett samordningsansvar för insatser och information i krishanteringssystemet.

### **Naturvårdsverket**

Naturvårdsverket ska bland annat göra uppföljningar av miljöeffekter vid utsläpp av olja.

### **Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)**

MSB är tillsynsmyndighet över den kommunala räddningstjänsten. Enligt lagen och förordning om skydd mot olyckor har kommunen rätt till viss ersättning av staten för de kostnader som kommunen drabbas av i samband med utsläpp av olja eller andra skadliga ämnen och de efterföljande saneringsinsatserna.

Enligt instruktion ska MSB verka för att begränsa konsekvenserna av oljeutsläpp till sjöss när utsläppen når strandnära vattenområden och land. MSB erbjuder stöd till kommunerna med avtalade oljeskyddsförråd och experthjälp.

### **Transportstyrelsen, Sjöfartsavdelningen**

Transportstyrelsens sjöfartsavdelning har huvudansvaret för förebyggande åtgärder gällande oljeutsläpp från fartyg och olyckor till sjöss. När olyckor inträffar skall Transportstyrelsen se till att åtgärder vidtas ombord i förebyggande eller skadeavhjälpare syfte.

### **Landstinget**

Landstinget har kunskap om oljans påverkan på människan, viktigt att ta hjälp av dem tidigt.

### **Sjöfartsverket**

Ansvarar bland annat för JRCC (Joint Rescue Coordination Center/Räddningscentraler för luft och vatten) som tar emot larm och leder sjö- och flygräddning.

### **Trafikverket**

Ansvarar för den samlade långsiktiga infrastrukturplaneringen av vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. I uppdraget ingår även byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

### **Sjöräddningssällskapet (SSRS)**

SSRS är en frivilligorganisation som arbetar med sjöräddning runt Sveriges kuster och vissa sjöar. De har avtal med sjöfartsverket och är en del av den organiserade sjöräddningen.

### 3. Lägesbild och resurser

Det är viktigt att så snart som möjligt skapa en lägesbild över händelsen och att kontinuerligt uppdatera den. För att skapa en bra lägesbild för händelsen oljeskada samt få tillgång till resurser kan följande kanaler användas:

- SMHI, [www.smhi.se](http://www.smhi.se)
- Kustbevakningen, ansvarar för spaning, oljedriftprognos och provtagningsmateriel. [www.kbv.se](http://www.kbv.se)
- I Sundsvalls kommun finns *miljökontoret* samt *kultur- och fritidsförvaltningen* som är till stöd för att bedöma vilka områden som är skyddsvärda och ska prioriteras. I Timrå kommun heter dessa förvaltningar *kultur- och teknikförvaltningen* samt *miljö- och byggförvaltningen*. Vad som är skyddsvärt kan förändras beroende på tid på året, exempelvis fåglar som har olika känslighet vid olika tidpunkter. Sundsvalls kommun har en kustvattenplan som kan ge vägledning. Observera vikten av tidiga oljeprov på utsläpp då det är olika risker beroende på vilken sorts olja det är. Det är även en viktig åtgärd för det fortsatta arbetet med skuldfrågan. Det är viktigt att rätt organisation tar provet och att berörda är delaktiga i processen (KBV, polis, miljökontoret, sjöfartsinspektionen). Kontakta både Kustbevakningen och Havs – och vattenmyndigheten inför provtagning.
- Havs- och vattenmyndigheten med Oljejouren ger bland annat information om provtagningsmetodik.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har en hemsida med mycket information kring oljeskadeskydd. MSB har fem stycken mobila oljeskyddsfordon som kan bistå kommunen vid oljeolyckor. Oljeskyddsfordonen ska stödja den kommun som drabbats av utsläpp av olja vid strandkanten i statliga vatten. Stödet består av materiella och personella resurser vilka rekvideras av den kommunala räddningstjänst- eller saneringsledaren. Det är då lämpligt att gå via MSB:s tjänsteman i beredskap TiB. Depåerna finns på följande orter: Göteborg, Oskarshamn, Djurö, Härnösand och Slite.

- Länsstyrelsen har experter inom natur, miljö och fornlämningar (vrak) samt miljöatlas. [www.gis.lst.se/miljoatlas](http://www.gis.lst.se/miljoatlas)
- Frivilliga flygkåren kan ta bilder och filma från luften.

#### 3:1 Resurser

- MRF: Miljöambulansen
- SSRS: Miljösläp
- Mittsverige vatten AB – Beredskapsdepå, Sidsjö vattenverk
- Sundsvalls hamn: läns och båtar
- SCA
  - Östrand: Läns och barriär
  - Ortviken: Läns
- Övriga räddningstjänster
- Lokala saneringsföretag
- Ornitologer
- Katastrofhjälpen Fåglar och Vilt
- Medelpads ornitologiska förening (MOF)
- Lokala naturskyddsföreningar

### **3:2 Frivilliga resurser**

Ett anställningsavtal ska vid behov av frivilliga resurser upprättas mellan frivillighetsresursen och kommunen.

### **3:3 Internationella resurser**

Inom EU, i Bryssel, finns en dygnet-runt-bemannad informationscentral som samordnar insatser vid en större miljöolycka till havs. För att förenkla den ömsesidiga assistansen finns förteckningar över ansvariga myndigheter och länders möjligheter att hjälpa till med experter och resurser.

Räddnings-/saneringsledaren kan vid behov begära assistans från EU via MSB. MSB tar emot begäran om hjälp via TIB. MSB skickar i sin tur en begäran vidare till aktuell enhet på EU. Alla medlemsländer får ta del av begäran och EU gör en sammanställning av resurser som respektive medlemsland kan stå till tjänst med. Räddnings-/ saneringsledaren tar beslut om vilken erbjuden hjälp som behövs.

Erfarenheten visar att den kortaste tiden för behandling av en begäran är en dag.

## 4. Saneringsteknik

Flera olika typer av saneringsmetoder kan tillämpas vid en oljeolycka. Vilken som väljs beror på strandtyp, oljans egenskaper, mängden olja, väderförhållanden samt hur tillgänglig skadeplatsen är. Generellt sett gäller att ju tidigare och mer kraftfullt det går att sätta in insatser mot ett oljeutsläpp desto större är chansen att bekämpningen blir framgångsrik.

### 4:1 Metoder till havs

Då ett oljeutsläpp skett till havs är det viktigt att så fort som möjligt förhindra och begränsa utsläppets omfattning genom att pumpa olja från det skadade fartyget till ett annat fartyg eller att genom att täta läckande tankar. För att begränsa spridningen används länsor och mekaniska metoder. För att undvika att oljan når land bör arbetet inriktas på att ta upp så mycket som möjligt av oljan ur vattnet.

Möjligheterna att framgångsrikt bekämpa ett oljeutsläpp till havs beror till stor del på vilka fysikaliska och kemiska egenskaper som oljan har samt hur snabbt bekämpningsinsatsen påbörjas och resurser byggs upp. Andra faktorer som spelar roll är tillgång till lämplig utrustning, bra metoder, personalens utbildning och träning samt väderförhållandena på platsen.

### 4:2 Metoder i strandzonen

För att förhindra att oljan når stränder kan olika typer av insatser göras. Dessa utförs av räddningstjänsten:

- Styra oljan med hjälp av länsor till mindre känsliga områden.
- Lägga ut strandskyddsdukar på stränder för att minimera skador på känsliga områden.

Då oljan nått land och ligger på stränder finns tre typer av metoder för att sanera. Dessa utförs av kommunen eller ett av kommunen anlitat företag:

- Strandtvättning som innebär användning av vatten med olika temperaturer för flodning, hög- eller lågtrycksspolning. Rengöring kan även ske med blästring av sand.
- Mekanisk upptagning innebär att oljan tas upp med hjälp av manuella eller maskinella metoder. Manuell upptagning sker med handverktyg medan maskinell upptagning sker med hjälp av vakuumsug, strandrengörare, frontlastare och liknade utrustning.
- Påskyndad biologisk nedbrytning innebär en tillsats av näringsämnen för att stimulera tillväxten hos de mikroorganismer som bryter ner oljan på naturligt väg.

Vid vissa fall kan det vara bra att lämna oljan orörd och låta den lösas upp och brytas ner på naturlig väg. Naturlig återhämtning kan tillämpas om området är svårtillgängligt eller om sanering bedöms skada naturen mer än om oljan får ligga kvar och naturen får återhämta sig själv.

### 4:3 Hälsoskydd och arbetsmiljö

Det bör inte förekomma oorganiserade initiativ från allmänheten att sanera. Det är därför viktigt att tidigt ta i frågan om frivilliga samt att gå ut med information till allmänheten om vad som gäller.

Vid ett oljeutsläpp och under efterföljande sanering är det viktigt att de som arbetar med oljan har kunskap om den hälsopåverkan som oljan kan medföra. Under en räddningstjänstinsats eller saneringsinsats har arbetsledaren ett samordnande arbetsmiljöansvar för personalen. Detta ansvar inkluderar även frivilliga som arbetar med sanering. Riktlinjer för arbetsmiljö och skyddsåtgärder ska sammanställas, utifrån riskanalys, med krav på skyddsutrustning och fysisk hälsostatus hos personalen. De som arbetar under saneringsinsatsen måste ha tillgång till mat och dryck, möjlighet att vila samt tillgång till tvätt och rengöring av kläder

Olja innehåller hälsovådliga ämnen såsom t.ex. polycykliska aromatiska kolväten (PAH:er) och tungmetaller. Olja kan även innehålla lättare organiska ämnen som vid varmare förhållanden går upp i luften och då ger upphov till lukt och irritation. Möjliga exponeringsvägar är via inandning, mag-tarmkanalen eller upptag via huden. De hälsoeffekter som dokumenterats från större internationella

saneringsinsatser är främst huvudvärk, irritation i ögon och hals samt på hud. Ämnena kan vara cancerogena och direktkontakt med oljan ska därför undvikas.

Förutom hälsorisker orsakade av oljan, kan saneringsarbetet vara mycket arbetskrävande och utföras i miljöer som innebär stora risker för olycksfall, exempelvis hala klippor, varierande väderlek och tunga lyft.

## 5. Miljö och djur

Minska skadeverkningar på miljö och djurliv.

Skrämma djur från område för kommande påslag. Ta hand om djur som drabbats av oljan och rehabilitera dessa till ett framtida liv i frihet och reproduktion. Avliva de djur som har små utsikter att klara rehabiliteringen eller som är svåra att fånga. Dokumentera skadade och döda djur.

Vid oljeolyckor kan det komma många frivilliga som vill hantera oljeskadade djur. Risken är stor att utbildade personer gör egna insatser och ökar djurens lidande samt sprider oljeskadade fåglar över ett större område. Därför bör stränderna avlysas<sup>2</sup> för lugn och säker fångst av oljeskadade djur. Fångsten bör sedan utföras av personer som har kunskaper om säkerhetsbestämmelser, risker med olja, rätt utrustning samt räddningsledarens godkännande.<sup>3</sup>

Alla oljeskadade fåglar är inte möjliga att fånga och deras kondition försämras succesivt beroende på väderleksförhållanden. Det kommer därför oftast vara nödvändigt att skjuta vissa drabbade fåglar, speciellt i samband med större olyckor och i områden där stora mängder fåglar blir täckta av olja. Eftersom det inte är mängden olja på en fågel som avgör om det är lämpligast att avliva eller rehabilitera är det viktigt att vana viltrehabiliterare deltar i beslutet om när och hur avskjutning ska ske. Döda fåglar med olja på sig kan klassas som farligt avfall.

I respektive län finns ett antal godkända viltrehabiliterare. En uppdaterad lista finns på Naturvårdsverkets hemsida eller fås från respektive länsstyrelse. Det är inte reglerat vem som tar beslut om avlivning i det enskilda fallet utan i jaktförordningen (1987:905) § 40b står det följande:

*"Anträffas frilevande vilt så skadat eller i sådan belägenhet att det av djurskyddsskäl snarast bör avlivas, får djuret avlivas även om det är fredat eller om avlivningen sker på annans mark"*

Dock bör samverkan ske mellan kommun, polis och skyddsjägare. Länsveterinär och jakthandläggare på länsstyrelsen kan vara stödjande i frågor som rör hantering av drabbade djur, omhändertagande av avlivade djur och djurhållning i anslutning till drabbade områden.

En kommun får ingen ersättning av MSB för insatser som berör rehabilitering av fåglar.

### 5:1 Skydds jakt

De djur som inte bedöms kunna återföras till ett liv i frihet och reproduktion eller som fortfarande efter några dagar inte går att fånga ska humanit avlivas. Om skydds jakt ska bedrivas i tätbebyggt område så är Polisen tillståndsgivare enligt jaktförordningen och endast licensierade jägare gäller. Det krävs dock inget tillstånd för att förkorta djurs lidande, Jaktförordningen § 40 A. Vapen får endast användas av den som har giltig licens. Samverkan är etablerad mellan Sundsvalls kommun, Medelpads ornitologiska förening och skyddsjägare och mellan Timrå kommun och skyddsjägare. Aktuella uppgifter hämtas från respektive kommun.

<sup>2</sup> Lämplig lagstiftning är 6 kap 2 §, lag om skydd mot olyckor

<sup>3</sup> Läs gärna mer i MSBs skrift "Fågel och vilt",

[https://www.msb.se/Upload/Insats\\_och\\_beredskap/Oljeskydd/Publikationer/F%c3%a5gel%20och%20vilt.pdf](https://www.msb.se/Upload/Insats_och_beredskap/Oljeskydd/Publikationer/F%c3%a5gel%20och%20vilt.pdf)



## 6. Avfallshantering

Regelverk om hantering av farligt avfall ska följas.

Hantering ska ske på ett sådant sätt att det inte uppstår sekundär kontaminering. Använd redan etablerade entreprenörer inom området. Bygg upp en sektor "avfall" med få mellanhänder och med en enkel logistik. Begränsa oorganiserade initiativ från allmänheten.

Hantera olja och oljehaltigt material som farligt avfall.

### 6:1 På plats

Satsa på att så mycket sortering som möjligt görs på plats.

Lagring av olja och oljeblandat material i anslutning till stranden under pågående sanering är tillfällig lagring - inga krav på anmälan eller tillstånd.

Lagringen bör dock även i det akuta saneringsskedet ske med bästa tillgängliga teknik för att i så stor omfattning som möjligt förhindra spridning av förorening till omgivningen. Exempelvis är lagring i containrar eller på tätt underlag att föredra. Lagring direkt på mark ska undvikas.

### 6:2 På väg

För transport av avfall och farligt avfall krävs tillstånd. Detta söks hos länsstyrelsen. Länsstyrelsen har uppdaterade listor för transportörer av farligt avfall. Den som lämnar över avfall eller farligt avfall för transport är skyldig att kontrollera att transportören har tillstånd till transport. För farligt avfall ska avfallslämnaren även kontrollera att mottagaren har det tillstånd som krävs för att hantera avfallet.

### 6:3 Mellanlagring

Om lagringen sker på annan plats än där sanering pågår ses lagring som en mellanlagring av avfall eller farligt avfall, vilket är anmälnings- eller tillståndspliktigt enligt 9 kap i miljöbalken. Lagring av över fem ton kräver tillstånd av länsstyrelsen. Det finns i dag flera företag i Medelpad som har tillstånd för detta. Länsstyrelsen har lista över dessa vid behov.

### 6:4 Slutstation

Ring respektive anläggning för att få fram möjlighet till att ta emot avfallet (specificera om det gäller destruktion/behandling eller mellanlagring). Länsstyrelsen har kompletterande uppgifter om slutstationerna och vilka tillstånd de har.

### 6:5 Döda djur

Döda djur som inte önskas av Statens Veterinärmedicinska Anstalt eller vetenskapliga institutioner ska lämnas till Blåbergets avfallsanläggning. Personal på avfallsanläggningen transporterar sedan de döda djuren för destruktion i förbränningsanläggning (Korstaverket) eftersom de betraktas som riskavfall.

## 7. Dokumentation och ekonomi

Insatsen (både räddningstjänstfas och saneringsfas) ska dokumenteras på ett sådant sätt att det efteråt går att ta del av beslutsunderlag, ansvarsfördelning och få underlag för kostnadsberäkning.

MSB:s TIB bör kontaktas när en kommun har drabbats eller hotas av ett oljepåslag. MSB tillhandahåller ett dokumentationsprogram (ORÄDD) där alla kostnader för insatsen, både under räddningsfas samt saneringsfas redovisas.

Ange vald saneringsteknik både före, under och efter insatsen. Alla rapporterade skador ska dokumenteras och utredas.

I takt med att olyckan växer kommer behovet att bli större av kompetent personal som bemannar funktioner som sköter dokumentation. Detta är viktigt för att kunna följa händelseförloppet och för att vid ett senare skede kunna begära ersättning för utfört arbete.

### 7:1 Underlag för räddningstjänsten och kommunens kostnadsberäkningar

Vad	Exempel
Kostnader för insats	Dokumentation före, under och efter Entreprenörer Ersättningsmateriel till frivillig organisation ex Kost Logistik Material och fordon Personal Sjukvård Skyddsutrustning
Kostnader för sekundär kontaminering	
Personalkostnader (ej för insats)	Sjukskrivning Utebliven semester Upprätthållande av ordinarie RTJ (Övertid) Utebliven utbildning Upphämtning av utbildning (övertid)
Sekundära kostnader för efterspel till oljan	Administration Utredning Sammanställning av ekonomi
Upprättande av organisation för andra larm	
Utebliven tillsyn	Inkomst Försämrad kontroll av SBA Försämrad kontroll av personsäkerhet och brandskyddet på tillsynsobjekt.
Utrangerade/skadade/slitna fordon, mtrl och	

Vad	Exempel
skyddsutrustning	
Avfallshantering	

## 8. Avveckling och utvärdering

För en lyckad avveckling behövs det redan vid start av insatsen och under gång en kontinuerlig uppföljning vart/hur/om beställt materiel används.

Utse ansvarig för utvärdering.

Det behövs en bra och genomtänkt avveckling i samarbete med entreprenörer och samverkansorganisationer.

Avveckling av materiel	Avveckling av personal
<ul style="list-style-type: none"><li>• Använt materiel (insamling, rengöring)</li><li>• Beställningsunderlag (sammanställs)</li><li>• Fordon (service, återställning och återlämnande)</li><li>• Oanvänt materiel (insamling)</li><li>• Skador, sammanställning och avräkning</li><li>• Utlånat materiel till kommun (insamling)</li><li>• Återställning av depåcontainrar från MSB</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Debriefing vid behov</li><li>• Sammanställning av skador</li><li>• Uppföljning av given utbildning, information och arbetsuppgift</li></ul>

Efterarbete och insamling av faktaunderlag
<ul style="list-style-type: none"><li>• Artiklar/massmediamateriel (sammanställning)</li><li>• Avsluta loggbok och dokumentation</li><li>• Insatsrapport ska skrivas (kvantitet, samarbete, nyckelfaktorer, förbättringsområden, tillbudsdimensionering, förebyggande, skadeavhjälpande, ordinarie verksamhet)</li><li>• Sammanställning av beställningar</li><li>• Sammanställning av fakturor</li><li>• Sammanställning av foton, videoklipp, analyser</li><li>• Utvärdering från alla instanser ska begäras in före avslut och hemfärd</li></ul>

## Punkter att följa upp vid utvärdering

- Administrativ tjänst (resor, boende, transporter, kost, arbetsplanering)
- Ansvarsfördelning
- Flygtjänst
- Händelseförlopp
- Information (extern och intern)
- Ledning
- Kostnadsberäkning
- Massmediehantering
- Oljeskador på fåglar och övrigt djurliv
- Samverkan
- Saneringen: metoder, beslut och ledning
- Saneringen: miljöeffekter
- Sjukvård
- Skadeplatsorganisation
- Stabsjänst (organisation, dokumentation, ordergivning, samband)
- Teknisk tjänst (bastjänst, teknisk support, funktionalitet, hållbarhet, återställningsbarhet)
- Trafikdirigering/avspärrning
- Uppföljning av miljöskador
- Start på regional nivå
- Övrigt (departement, räddningstjänst och kommunkontakter, internationell hjälp)
- Arbetsmiljö
- Juridik
- Avfallshantering

## **Bilagor**

### **Bilaga 1 Förteckning av hamnar i Sundsvall - Timrå i samband med miljöolycka.**

Nedan förtecknade hamnar i Sundsvall och Timrå kommuner kan ta emot fartyg med olika djupgåenden som framgår av informationen under respektive hamn. Se även kommentarer under respektive hamn.

#### **Sundsvalls kommun:**

##### **Stockviksverken (Akzo Nobel):**

Fartygs djupgående: 7,0 m.  
Bra lastnings och lossningsmöjligheter från kaj. Inom industriområde.

##### **Kubikensborg:**

Fartygs djupgående: 10,5 m.  
Denna hamn är vid gynnsamma vind och väderförhållanden möjlig att helt avgränsa med länsor för att undvika spill utanför området. Gynnsam last och lossningsmöjligheter från kaj. Inom inhägnat industriområde.

##### **Oljehamnen Vindskärsvarv:**

Fartygs djupgående: 11,3 m.  
Olämpligt ur lossnings och lastningssynpunkt från kaj beroende på anläggningens konstruktion. Däremot är hamnen lämplig ifall lossning av oljeprodukter är aktuellt på grund av den fasta installationen av pumpanläggningar som finns där.

##### **Cementkajen, Mokajen:**

Mindre lämplig på grund av läget nära staden och begränsade möjligheter för lastning och lossning på kaj.

##### **Sundsvalls inre hamn:**

Fartygs djupgående: 7,8 m.  
Mindre lämplig på grund av närheten till småbåtshamn och bostadsbebyggelse.

##### **Ortviken:**

Fartygs djupgående: 10,8 m  
Bra kajförhållanden för lossning och lastningsarbeten. Däremot nära bebyggelse och småbåtshamn. Inom industriområde.

##### **Tunadalshamnen:**

Fartygs djupgående: 12,0 m.  
Bra möjligheter för transporter, lastning och lossning. Bra krankapacitet på plats.  
Får anses som den mest lämpliga platsen i Sundsvallsområdet, med bra längd på kajanläggningarna.

### **Timrå kommun:**

#### **Östrandsfabriken:**

Fartygs djupgående: 7,0 m.  
Möjlighet till lastning och lossning finns. Möjligen något begränsade kajutrymmen.

#### **Vivstavarv (M Real f.d)**

Fartygs djupgående: 7,3 m.  
Begränsade utrymmen för lastning och lossning på kajen. Däremot så är hamnen relativt väl skyddad och bra vid till exempel inläsning av olja.

#### **Söråker:**

Fartygs djupgående: 5,8 m.

Bra ytor för lossning och lastning, men begränsade djupförhållanden och kajlängd.

#### **Sammanfattning:**

Beroende på var och hur och vilka konsekvenser en olycka resulterat i så får man ju lösa problemet när det uppstår. Men sammanfattningsvis så kan nog Tunadalshamnen anses vara den lämpligaste i Sundsvall – Timrå distriktet, med tanke på dels vattendjupet vid kaj och den sammanlagda kajlängden och tillgång till avställningsytor

## Bilaga 2 Definitioner och förkortningar

BRB	Byggbranschens reparationsberedskap
EU	Europeiska unionen
JRCC	Räddningscentraler för luft och vatten
LSO	Lagen om Skydd mot Olyckor
LST	Länsstyrelsen
MOF	Medelpads ornitologiska förening
MRF	Miljöambulansen
MSB	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
ORÄDD	MSBs dokumentationsprogram
PAH	Polycykliska aromatiska kolväten
RCB	Räddningschef i beredskap (räddningstjänst)
RTJ	Räddningstjänst
SBA	Systematiskt brandskyddsarbete
SL	Saneringsledare
SSRS	Sjöräddningssällskapet
SMHI	Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut
TIB	Tjänsteman i beredskap





## Bilaga 4 Resurser

### Resurser – regionalt

Materiel	Kontakt
Absorbering med finmalt tidningspapper	
Absorbering med sågspån (Prolup)	
Absorbering med Zugol	
Byggbranschens reparationsberedskap (BRB)	
Containers	
Hjullastare	
Lastare och lastbil	
Lastmaskin L70 inklusive vagnar	
Liftdumpers	
Transport av farligt avfall	
Länsar	
Oljeupptagningsmaskiner (4 st)	
Rensmaskin	
Saneringsutrustning	
Skyddsutrustning	
Slamsugare	
Slamsugare (inställelsetid 2 tim)	
Slamsugare, högtryck varmt och kallt	
Stensanering	
Strandrensningmaskin	
Torrsgugare 20 ton (inställelsetid 5 – 6 tim) högtryck varmt	

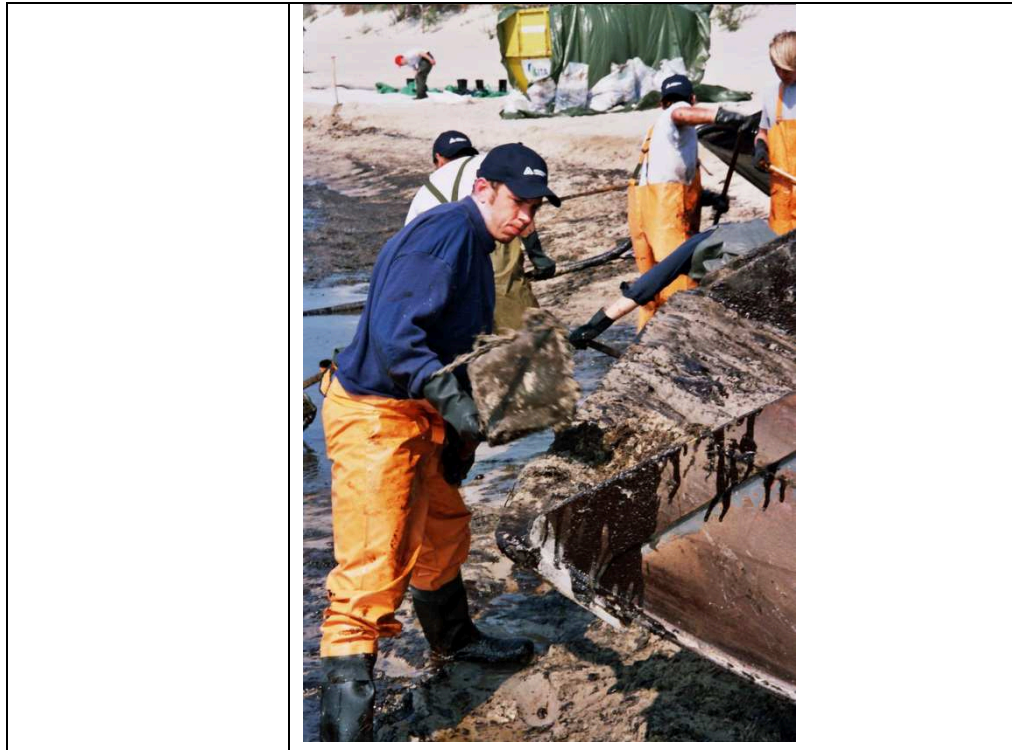
## Bilaga 5 Saneringsteknik – fotobilaga

Barriärlänsor vid hamn






Manuell upptagning





Mekanisk upptagning



	
<p>Naturlig nedbrytning av olja efter organisk absorbent och mekanisk borstning</p>	
<p>Organiska absorbenter</p>	

Sanering av materiel



Sekundär kontaminering undviks



Strandtäckning



	
<p>Återlokalisering av oljeförorenat strandmaterial i vattnet (putt i sjön)</p> <p>Metoden är en avslutande grovsaneringsmetod. Oljeklumpar på sandstrand (på ytan och under) och oljeluktande sandmassor schaktas ut i sjön. Det är viktigt att halten olja är ringa i förhållande till sanden. Ramar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sand med olja får bara läggas på sandbottnar i samma kontaminerade område.</li> <li>• Endast oljeklumpar som är mindre än en 50-öring som ligger i sträng på stranden och en bit ner i sandskiktet får schaktas ut.</li> <li>• Schaktaren ska tillse att det blandas i mycket sand.</li> <li>• Läns ska användas för</li> </ul>	 

att begränsa  
uppflytande  
olja att nå  
strand och  
hav.

- Regelverk om hantering av farligt avfall ska följas.

