



2018-12-19

Adis Agic  
SSM Living  
Torsgatan 13  
111 23 Stockholm

# Hedvig 7, Spånga

## Inledning

---

Syftet med denna riskinventering är att, baserat på riktlinjer och regelverk från olika myndigheter och kravställare, inventera och översiktligt utreda närliggande riskkällor vid planläggning av Hedvig 7 med nya bostäder i stadsmiljö samt garage i källarplan.

Området är beläget i Spånga centrum och upptar cirka 1500 m<sup>2</sup>. På området finns en befintlig byggnad som kommer bevaras. Av de totalt fem planerade byggnaderna kommer två ha fem respektive sex våningar och den femte kommer ha tolv våningar. Bostadsrättslägenheter planeras inom bebyggelsen med verksamheter i bottenvåningarna.

## Avgränsningar

---

Denna riskinventering är avgränsad till risker förknippade med plötsliga olyckor kopplat till farliga verksamheter, transporter av farligt gods samt urspårning av järnvägstrafik, som leder till påverkan på människors liv och hälsa inom undersökt område.

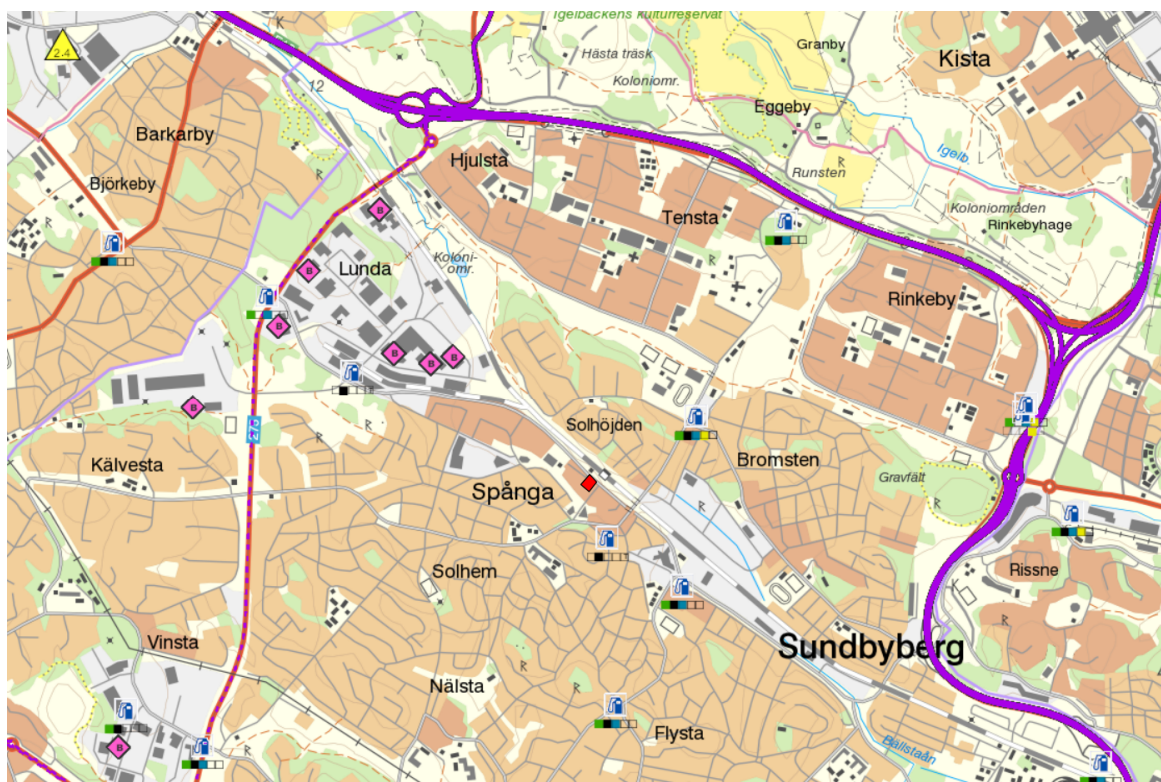
Upprättad riskinventering utgör enbart ett övergripande beslutsunderlag i det fortsatta planarbetet.

## Inledande riskinventering och rekommendationer

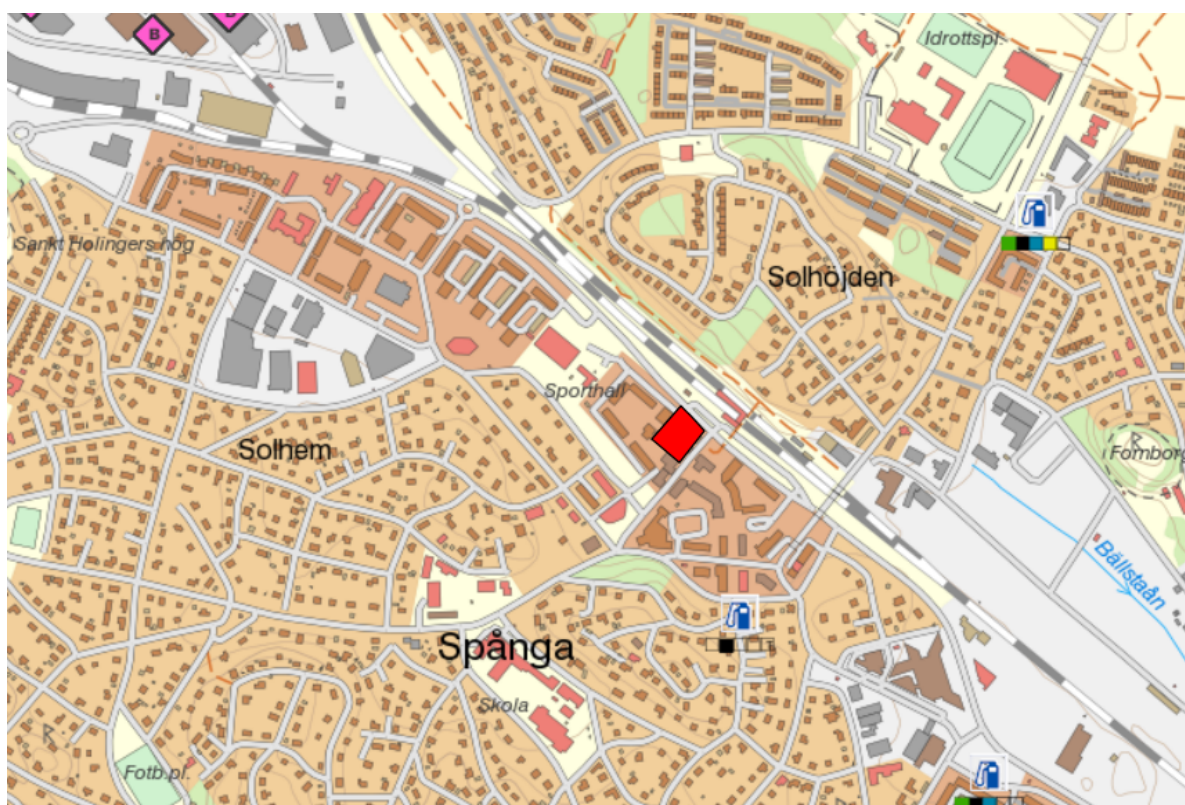
---

### Farliga verksamheter

Närmaste verksamhet som räknas som farlig verksamhet enligt paragraf 2:4 i Lag (2003:778) om skydd mot olyckor är lokaliserad på cirka 3,4 kilometers avstånd åt nordväst, se Figur 1. Risker relaterade till farlig verksamhet behöver därmed inte beaktas vid planläggning av utredningsområdet.



Figur 1. Området kring planområdet. Hedvig 7 är ungefärligt markerat i rött, primär transportled heldragen lila och sekundär är streckad.



Figur 2. Förstorad bild över planområdet. Hedvig 7 är ungefärligt markerat i rött.



### Verksamheter – drivmedel

Närmaste drivmedelsstationer är lokaliserade 600–700 meter nordost och sydost från området under utredning. Enligt Figur 2 finns en drivmedelsstation cirka 250 meter sydsydost, men adressen som den associeras med, Finspångsgatan 36, ligger cirka 1 kilometer åt nordväst vid en av de tre tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheterna som är markerade. Detta innebär att det finns en god marginal till Länsstyrelsen riktlinjer [1] på 50–100 meter mellan drivmedelsstationer och bostäder, daghem, ålderdomshem och sjukhus. Risker relaterade till befintliga drivmedelsstationer behöver därmed inte beaktas vid planläggning av utredningsområdet.

### Transporter av farligt gods

#### Transport av farligt gods – Bromstensvägen

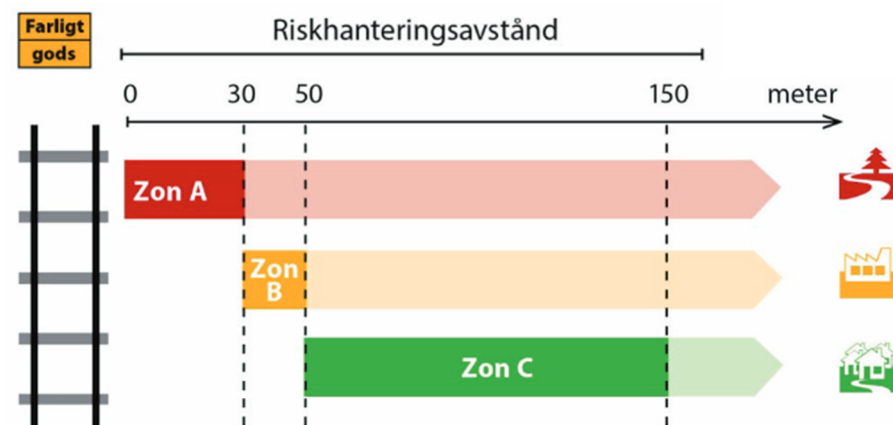
Närmaste primära och sekundära transportled för farligt gods är E18 respektive väg 275 som båda är lokaliserade ca 1,7 kilometer från utredningsområdet, se i Figur 1. Bromstensvägen som löper utmed utredningsområdet är inte klassificerad som transportled för farligt gods, och det bedöms inte troligt att transporter av drivmedel till de närmaste bensinstationerna kommer passera förbi utredningsområdet.

#### Transport av farligt gods – Mälarbanan

Utredningsområdet ligger cirka 55 meter från mitten på det närmaste järnvägsspåret tillhörande Mälarbanan, se Figur 4. Mängden farligt gods som transporteras på järnvägssträckan förbi området förekommer enligt Banverket i förhållandevis begränsad omfattning [2], och är liten i jämförelse med Stockholms södra samt andra liknade sträckor. Enligt Banverket går cirka 4 godståg per dag förbi Spånga. Utbyggnaden av Mälarbanan innebär en breddning av spåren och en ökning från två till fyra spår, vilket kan öka antalet godståg som passerar och därmed även mängden farligt gods.

Utredningsområdet hamnar i dagsläget inom zon C gällande Länsstyrelses zonindelning för rekommenderad markanvändning vilket möjliggör för bostäder, som redovisas i Figur 3 och Figur 4. I takt med utbyggnaden av spåren kommer stödmurar byggas och bullerdämpande skärmar eller stängsel monteras [3]. Tidigare riskbedömning för områden utmed Mälarbanan visade på acceptabel individrisknivå bortom 30 meter från järnvägsspåret efter utbyggnad av spåren [4]. Den planerade breddningen av spåren innebär att avståndet mellan planområdet och närmaste räls blir något mindre än 50 meter. Åtgärder utöver de tidigare nämnda från Trafikverket bedöms dock inte vara nödvändiga för aktuellt planområde.





Rekommenderad markanvändning inom respektive zon

Zon A	Zon B	Zon C
G – drivmedelsförsörjning (obemannad) L – odling och djurhållning P – parkering (ytparkering) T – trafik	E – tekniska anläggningar G – drivmedelsförsörjning (bemannad) J – industri K – kontor N – friluftsliv och camping P – parkering (övrig parkering) Z – verksamheter	B – bostäder C – centrum D – vård H – detaljhandel O – tillfällig vistelse R – besöksanläggningar S – skola

Figur 3. Rekommenderade skyddsavstånd mellan transportleder för farligt gods och olika typer av markanvändning.



Figur 4. Planområdets avstånd till Mäljarbanans räls. Riskhanteringsavstånd för zon A och B redovisas med röd och gul markering.



## Mekanisk påverkan vid urspårning

Beroende på hur långt från rälsen en vagn hamnar efter en urspårning kommer det uppstå olika konsekvenser för omgivningen och personer. Godståg beräknas stå för cirka 2 % av urspårningarna och i cirka 2 % av de fallen kan en vagn hamna längre än 25 meter från rälsen. För resandetåg förväntas majoriteten av urspårningarna hamna inom 25 meter från rälsen. Stationens perrong separerar de två spåren och fungerar som urspårningsskydd för det bortre spåret under en del av sträckan. Stationen kommer få en bredare och längre plattform som är anpassad till de nya spåren vilket minskar riskbilden med avseende på urspårning. Då riskerna begränsas till området närmast banan, cirka 25–30 meter, anses risken för utredningsområdet vara acceptabel.

## Sammanfattning

Riskerna som påverkar planområdet hänförs främst till tågtrafiken på Mälarbanan. Tidigare riskbedömning för områden utmed Mälarbanan visade på acceptabel individrisknivå bortom 30 meter från järnvägsspåret med hänsyn till utbyggnad av spåren. Aktuellt planområde kommer efter breddningen av Mälarbanan hamna strax under 50 meter från spåret. Med Trafikverkets planerade säkerhetsåtgärder och avståndet till Mälarbanan bedöms risknivån vara tillräckligt låg för att inte kräva vidare utredning eller ytterligare byggnadstekniska åtgärder.



## Referenser

- [1] Länsstyrelsen i Stockholms län, "Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer," 2000.
- [2] Banverket, "Järnvägsutredning Mälarbanan, delen Tomtebodavägen–Kallhäll: Delrapport Risk och Säkerhet," 2008.
- [3] Trafikverket, "Mälarbanan Tomtebodavägen–Kallhäll: hur vi utvecklar områden längs sträckan Spånga," 29 juni 2018. [Online]. Available: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Malarbanan-Tomtebodavägen-Kallhall/hur-vi-utvecklar-omradena-langs-strackan/spanga/>. [Använd 06 september 2018].

Briab – The right side of risk

Håkan Niva

Civilingenjör i Riskhantering