

Sammanställd bedömning av riskfrågor, detaljplan Köpinge 2, Tensta, Stockholms stad

Inledning

I detta dokument resonerar stadsbyggnadskontoret främst kring resultatet från relevanta riskutredningar i planförslagets närområde som staden anser kan jämföras med och i vissa delar tillämpas på detaljplan Köpinge 2. Stadsbyggnadskontoret förhåller sig även till förekommande trafikunderlag och resonerar kring platsens specifika egenskaper för att uppnå en tydlig riskbild.

Arbetssättet ingår i den strategi staden eftersträvar för att nå en bra områdesplanering där lika tänk och erfarenheter nyttjas för bästa resultat i riskhanteringsprocessen. Under riskhanteringsprocessen har avstämningar gjorts med Storstockholms brandförsvär (SSBF) för att öka transparensen i riskhanteringen och nå en gemensam syn på hur en robust riskbild inom planområdet kan säkerställas över tid.

Syfte, mål och avgränsning

Denna sammanställande bedömning av riskfrågor upprättas med syfte att uppfylla Plan- och bygglagens (2010:900) krav på lämplig markanvändning med hänsyn till människors säkerhet och risk för olyckor avseende närhet till transportled för farligt gods och drivmedelsstation.

Målet med bedömningen är att tydliggöra aktuell riskbild och lämpligheten med planerad markanvändning samt att vid behov föreslå sådana åtgärder som rimligen krävs.

Sammanställningen avgränsas till att omfatta olyckshändelser med akuta konsekvenser för människors hälsa och säkerhet. Ytterligare preciserat är det kortsiktiga olyckshändelser med brandfarliga ämnen och farligt gods.

Aktualitetsprovning görs av trafikflöden medan provning och redovisning av transporters fördelning av olika klasser farligt gods har avgränsats bort.

Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se

Metod

Genom att nyttja redan framtagna riskutredningar i samma geografiska område och i andra liknande detaljplaner samt vid behov tydligare föra egna resonemang kring bland annat avvägningar vill stadsbyggnadskontoret öka den strategiska inriktningen för riskfrågor i områdesplaneringen och förbättra likhetstänket i detaljplaneringen.

Tillvägagångssättet inleds med en genomgång av utvalda befintliga riskbedömningar, där uppgifter återfinns i referensmaterialet. Därefter kommer resonemang kring underlagen och platsens specifika egenskaper följt av aktualitetsprövning av vissa delar i trafikunderlaget. Utifrån tillgängliga underlag görs bedömningar följt av slutsatser om hur resultaten, som individ- och samhällsrisk, kan tillämpas på det aktuella planområdet. Ställningstagande görs kring riskbilden, bland annat i form av hänvisningar till underlagen, samt behovet av riskreducerande åtgärder.

Huvudinriktningen är att riskbedömningar och annat underlag inte återges detaljerat i denna sammanställning utan att referensmaterialet bör läsas separat i samband med denna text. Begrepp och referenser återfinns också i underlagen och inte i sammanställningen.

Riskvärdering

Riskvärderingskriterier avseende påverkan på människors hälsa och säkerhet beaktar två riskmått, individ- och samhällsrisk. Riskbilden kopplad till transporter av farligt gods analyseras ofta kvantitativt genom att beräkna individ- och samhällsrisk för området, vilket innebär att både händelsers frekvens och konsekvens beaktas. Individrisken är ett mått på sannolikheten att en individ omkommer på en specifik plats (under ett år). Samhällsrisk är ett riskmått som tar hänsyn till befolkningssituationen inom ett större område som oftast omfattar en kvadratkilometer, det vill säga antal omkomna vid en olycka inom ett område under ett år. För riskvärderingen används i stort de nivåer och principer som föreslås av DNV (Den Norske Veritas) (Räddningsverket, 1997. *Värdering av risk*. FoU rapport, DNV. Karlstad. Statens räddningsverk).

Kravbild

Förutom krav som finns i Plan- och bygglagen (2010:900) och Miljöbalken (1998:808) när det gäller olycksrisker i fysisk planering ger Länsstyrelsen i Stockholms rekommendationer avseende riskhantering vid planläggning intill transportleder för farligt gods *Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods* (Länsstyrelsen Stockholms län, 2016. Löpnummer Fakta 2016:4). I dessa riktlinjer anges ett

rekommenderat riskhanteringsavstånd på 150 meter intill transportleder för farligt gods. Dessutom rekommenderas bland annat ett bebyggelsefritt skyddsavstånd på 25 meter intill vägar där farligt gods transporteras och skyddszoner för olika markanvändning.

När det gäller drivmedelstationer anser Länsstyrelsen i Stockholm bland annat att sammanhållen bostadsbebyggelse och personintensiva verksamheter närmare än 50 meter från en bensinstation bör undvikas och att bebyggelsefritt avstånd om 25 meter bör hållas (Länsstyrelsen Stockholm, 2000. *Riskhänsyn vid ny bebyggelse*, Rapport 2000:01).

Underlagsmaterial

Stadsbyggnadskontorets bedömning och ställningstagande i aktuell detaljplan görs utifrån följande befintliga underlag:

- *Nybyggnad av mångkulturellt centrum, Rinkeby – detaljerad riskbedömning*, Brandkonsulten AB, 2015-04-20
- *Akalla 4:1, Spånga - Riskbedömning för idrottsanläggning i norra Spångadalen*, Brandkonsulten AB, 2021-02-12

Följande platsspecifika underlag har tagits fram:

- *Risk-PM för planerad nybyggnation av restaurang, inom detaljplan för Krällingegränd, Köpinge 2, Tensta, Spånga-Tensta*, Brandkonsulten Peter Andersson AB, reviderad 2021-04-06

Områdesbeskrivning

Planen syftar till att möjliggöra uppförandet av en ny byggnad för restaurang/festlokal/konferens med maxantal 280 personer.

Planerad byggnad ligger intill Hjulstavägen och nära E18. En drivmedelstation ligger i anslutning till tomten som i dagsläge är obebyggd. På andra sidan E18 är det naturområde.

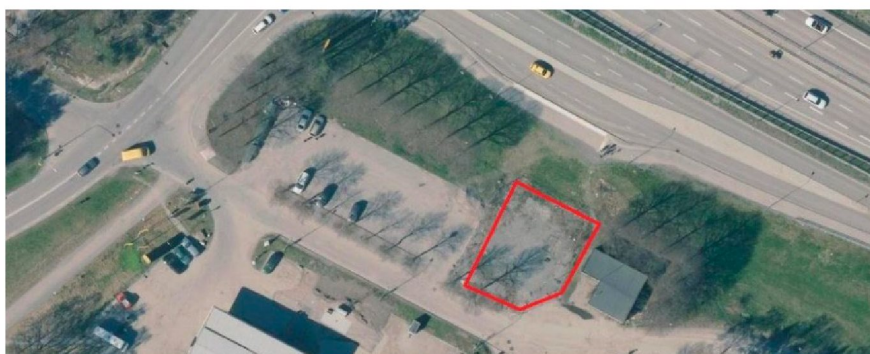


Bild 1. Fastigheten Köpinge 2 är markerad med röd ram.

Planerad byggnad ligger på ungefär samma topografiska nivå som E18. I höjd med planområdet är E18 försedd med hög kant och skärm vilka ska förhindra fordon att lämna vägen. Hastigheten på avsnittet är 80 km/h. (Google Maps, aug 2020). Det finns inga kända planer på att bredda E18.



Bild 2 och 3. Fotomontage som överst visar byggnaden sedd från Hjilstavägen i färdriktning mot öster och nederst byggnad sedd från E18 i färdriktning mot väster. Bild: Arkitekt Johanna Wickström.

Riskinventering

I Risk-PM för Köpinge 2 görs en riskinventering där följande riskkällor identifierats:

- E18 – rekommenderad primär transportled för farligt gods

- Drivmedelstation inom planområdet

Riskkällorna redovisas i figur nedan. ”Aktuellt planområde” är detaljplan Akalla 4:1, Spånga, idrottsanläggning. Båda planernas bebyggelse ligger på samma avstånd till E18 och båda planerna har relativt låg persontäthet. Transporterna till den intilliggande drivmedelstationen sker på Krällingegränd. Transporter med farligt gods förmodas inte gå på Hjulstavägen i höjd med planerad bebyggelse då på- och avfart till primär transportled för farligt gods ligger relativt nära. Om bränsletransporter ska vidare till exempelvis drivmedelstationen i Rinkeby är situationen vid E18 motsvarande där med närhet till på- och avfart.

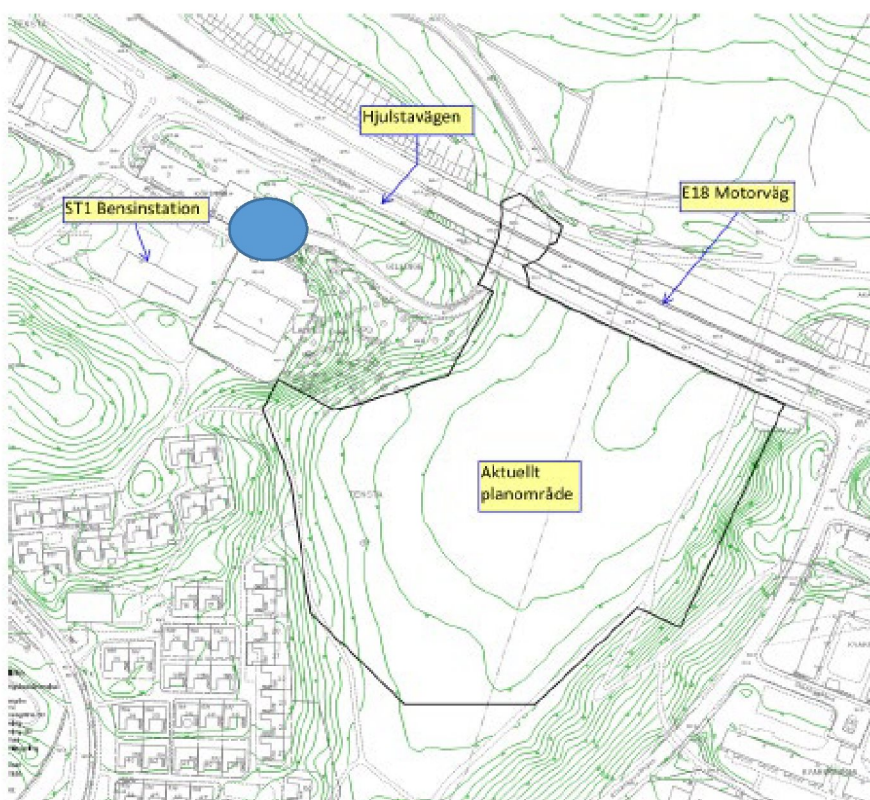


Bild 4. Figur från detaljplan Akalla 4:1, Spånga, idrottsanläggning. Detaljplan Köpinge 2 (blå cirkel) ligger nordöst om ST1 drivmedelstation.

Tillämpning av tidigare upprättade riskbedömningar på aktuell detaljplan

Farligt gods

Förutsättningar aktuell plan och valda riskbedömningars planer

Planområdet är lokaliserat till en, ur risksynpunkt, relativt utsatt plats med hänsyn till att planerad bebyggelse ligger i anslutning till E18 som är klassad som en primär transportled för farligt gods och ligger intill en drivmedelstation. Det är 40 m mellan väggkant och

planerad restaurang. Däremellan går lokalgatan Hjulstavägen. Mellan lokalgatan och planerad byggnad är det ca 23 m.

Detaljplan Akalla 4:1 - idrottsanläggning

I detaljplan med ändamål idrottsanläggning ligger planerad bebyggelse på lägre nivå än E18, som går på bro i höjd med planen, vilket kan vara ogynnsamt vid en olycka med farligt gods. Verksamheten är dock inte personintensiv och bedrivs till stor del utomhus. Avståndet till vägen, 40 m, är precis detsamma som i detaljplan Köpinge 2.

Detaljplan för mångkulturellt centrum, Rinkeby

I detaljplan för mångkulturellt centrum ligger planerad byggnad högre än E18. Höjden mellan väg och glas i byggnaden uppgår till 7,5 m vilket kan vara gynnsamt vid en olycka med farligt gods, t.ex. spill av brandfarlig vätska. Byggnadens placering innebär att 25 m byggnadsfritt utrymme mellan väg och byggnad uppnås.

Aktualitetsprövning trafikflöden och jämförelse frekvens farligt gods

Den statistik som används för att beräkna trafikflödet på E18 i de utvalda riskbedömningarna kommer från olika håll men är båda rimliga om än olika. Anledningen till det kan vara att det skiljer sex år mellan planerna samt att det finns olika sätt att anta mängd och fördelning av farligt godstransporter. För att kunna använda underlaget till detaljplan Köpinge 2 har en uppdatering och aktualitetsprövning gjorts gällande trafiksiffrorna för dagsläge och för horisontår 2040.

Stadsbyggnadskontoret har fått uppgifter från Trafikkontoret (mailkonversation med Tobias Johansson 2021-03-29) om att trafikflöden för E18 från Trafikverkets MCS-data (Motorway Control System) ligger på ca 70 800 ÅDT för 2019. Uppräknat till horisontår 2040 blir det ca 97 800 ÅDT (ökning 1,55 % per år). Tung trafik beräknas utgöra 11 % av flödet.

I riskbedömning för mångkulturellt centrum som gjordes år 2015 har statistik för farligt gods på väg hämtats från MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) kartläggning från 1998 och 2006. Uppgifter om trafikflödet är hämtad från Trafikverket ÅDT 2006 och uppskattas till 63 500 fordon i båda riktningarna. Riskbedömningen har inte redovisat andel tung trafik. En uppskattning har dock gjorts kring att ca 27 transporter av farligt gods passerar området per dygn. Det är lägre antal transporter än i

övriga redovisningar. Därmed anses riskanalysen för idrottsanläggningen konservativ och nyttjas vidare.

I vissa riskbedömningar nyttjar man, istället för MSB:s kartläggning, ett nationellt snitt från Trafikanalys för transporter av farligt gods på en andel av den tunga trafiken samt för fördelning av farligt godstransporterna. Dock är det svårt att bedöma antal transporter med farligt gods på så specifik sträcka som förekommer i planen.

Riskbedömning för idrottsanläggningen har använt uppgifter gällande trafikflöden från Trafikverket som stämts av 2021. Det uppges att viss osäkerhet finns kring dagens trafikering men uppskattningen är 75 000 ÅDT, varav 9,5 % tung trafik. Trafikflöde för prognosår 2040 förväntas uppgå till 95 000 ÅDT, varav 10,5 % tung trafik. Gällande antalet farligt godstransporter hänvisar riskbedömningen till analysen som gjordes inom Stockholm stad (WSP, 2016) under två perioder 2015, vilken visar att upp till 1,1 % av den tunga trafiken kan förväntas transportera farligt gods.

När det gäller redovisning av fördelning farligt gods hänvisas till utredningarna då aktualitetsprövning av detta inte tas med i denna sammanställning. Kortfattat kan dock nämnas att i riskbedömning för mångkulturellt centrum uppges att normalt utgörs ca 70 % av farligt godstransporterna nationellt av brandfarliga vätskor. I riskbedömning för idrottsanläggningen hänvisas också till nationell statistik och att det i Stockholmsregionen förekommer en hel del gods i klass 2, gaser, näst efter brandfarliga vätskor. Mer lokalt styrks statistiken av genomförda mätningar av farligt gods i och kring stadskärnan i Stockholm under maj respektive oktober 2015 (WSP, 2016).

Sammanfattningsvis kan indata avseende trafikflöden för riskbedömning idrottsplatsen ses som konservativ eftersom den antar en större mängd farligt godstransporter per dygn. Uppgifterna stämmer även med de uppgifter stadsbyggnadskontoret fått i planprocessen för detaljplan Köpinge 2.

➔ Hänvisning sker till riskbedömning för idrottsanläggningen då trafiksiffrorna stämmer överens med aktualiseringen.

Aktualitetsprövning persontäthet

Vid hantering av samhällsrisk inkluderas befintlig bebyggelse i analysen, tillsammans med nytillkommande bebyggelse. Vanligast är att vid uträkning av samhällsrisk utgå ifrån förväntad framtida befolkningstäthet på en yta av en kvadratkilometer.

I aktuellt läge längs E18 är det relativt lite bebyggelse och i de studerade tillkommande detaljplanerna utgörs ny bebyggelse av byggnader och verksamhet som rymmer relativt få människor. I detaljplan Köpinge 2 tillförs t ex endast 280 personer. Andra utbyggnadsplaner inom relevant avstånd är inte kända. På andra sidan E18 ligger Järvafältet som är naturreservat och inte kommer att bebyggas, vilket inverkar positivt på samhällsriskerna i området.

I detaljplan för idrottsanläggningen tillkommer ca 250 personer inom 0-50 m från E18 (omklädningsrum, en läktare och cricketplan). Området i sin helhet kan bidra med ca 600 personer om alla läktare är fyllda.

Riskbedömningen för mångkulturellt centrum har inte tagit upp persontäthet och det är därför svårt att relatera till utredningen i denna fråga, vilket därför inte görs.

➔ Hänvisning sker till riskbedömning för idrottsanläggning när det gäller persontäthet.

Riskvärdering: individrisk och samhällsrisk

Individrisk

För mångkulturellt centrum är individrisken hög fram till 25 m från vägen, enligt riskbedömningen. Beräknad individrisknivå inom det undersökta området ligger inom ALARP-området (As Low As Reasonably Practicable) 0-105 m från vägen innan åtgärder vidtagits, det vill säga vid beräkningen av fri exponering av risker i området. Det innebär att rimliga åtgärder ska vidtas för att minska risknivån. Då riskbedömningen uppskattat att relativt få transporter med farligt gods, 27 transporter per dygn, passerar området och samtidigt redovisar beräkningar för hög individrisk, vilket kan ses som motsägelsefullt, görs inte hänvisning till riskbedömningens individriskbedömning.

I detaljplan för idrottsanläggningen är individrisken för år 2040 hög utan åtgärder inom 40 m från E18, men inte oacceptabelt hög. Risknivån ligger inom ALARP-området fram till 40 m från vägen, vilket innebär att skyddsåtgärder behöver vidtas. Bortom ca 30 meter från vägen sjunker individrisken drastiskt, men är kvar lågt inom ALARP-området fram till ca 40 meter från vägen. Bortom ca 40 meter från vägen är individrisken så pass låg att den enligt definitionen av acceptanskriterierna anses vara tolerabel.

Redovisningarna för individrisken i de båda bedömningarna är olika presenterade sett bland annat utifrån beräkningsår och känslighetsanalys. Individrisken för idrottsanläggningen ligger på

lägre nivå utan åtgärder på samma avstånd som är aktuellt för byggnad i detaljplan Köpinge 2. Riskbilden kan därmed jämföras med situationen i detaljplan Köpinge 2 där byggnad ligger på samma avstånd till vägen.

➔ Hänvisning görs till riskbedömning för idrottsanläggningen för individrisken.

Samhällsrisk

I denna detaljplan anser stadsbyggnadskontoret att samhällsriskerna inte behöver utredas kvantitativt utan att det är lika givande att ta stöd i de redan gjorda samhällsriskuträkningarna för de liknande grannplanerna.

För riskbedömning idrottsanläggningen ligger samhällrisknivåerna inom ALARP-området, vilket innebär att riskreducerande åtgärder ska övervägas. FN-kurvan, utan åtgärder, indikerar att det är olycksscenarierna som omfattar explosion eller utsläpp av giftig gas som kan förväntas få förhållandevis stora konsekvenser i spannet 5–50 omkomna. Beräkningarna utgår ifrån att olycka sker vid en tidpunkt då idrottsanläggningen inklusive läktare är fullt utnyttjad. I realiteten förväntas det ske vid enstaka tidpunkter, vilket väsentligt minskar den totala samhällsriskerna jämfört med den samhällsriskkurva som visas.

För mångkulturellt centrum ligger samhällsriskerna, innan riskreducerande åtgärder, över gränsen för oacceptabla risker varför rimliga riskreducerande åtgärder behöver införas. Scenarier med brandfarlig vätska och gas kan ge upphov till förolyckade personer utomhus. Giftig gas kan påverka personer både utomhus och i byggnaden. För explosiva ämnen kan personer förolyckas utomhus på grund av kaststycken och glassplitter samt inne i byggnaden till följd av byggnadsras. Sammantaget är förväntade omkomna vid olycksscenarier högre än för idrottsanläggningen.

Utifrån bland annat avstånd till riskkälla och persontäthet borde en samhällsrisknivå för Köpinge 2 bli mycket lik samhällsriskerna som räknas fram i riskbedömning för idrottsanläggningen. Stadsbyggnadskontoret refererar därför till samhällriskberäkningen för idrottsanläggningen. Någon sammanvägd riskexponering, kumulativ analys, har inte gjorts.

➔ Hänvisning görs till riskbedömning för idrottsanläggning för samhällsrisk.

Slutsats kring individrisk och samhällsrisk

Slutsatsen kring riskbilden för planförslaget i relation till transportled för farligt gods är att både individrisk och samhällsrisk kan förmodas ligga inom ALARP-området utan åtgärder och att riskreducerande åtgärder därmed behövs.

Drivmedelstation

Intill planområdet ligger en drivmedelstation. Risk-PM för Köpinge 2 redogör för risksituationen och bedömer lämpligheten av bygga intill verksamheten.

Aktuell byggnad är belägen ca 40 meter från tankningsplats (spillzon, drivmedelsmätare) och ca 31 meter från lossningsplats för tankbil. Drivmedelsstationen hanterar brandfarliga vätskor i form av bensin, diesel och E85. Större olyckor vid drivmedelsstationer sker generellt i samband med lossning av drivmedel från tankfordon till cistern.

Risk-PM redogör bland annat för ett scenario med stort utsläpp av drivmedel vid påfyllnadsplats (för lossning av drivmedel) som har konsekvensavstånd 44 m, vilket överstiger avståndet mellan olyckspunkt och restaurang (31 m). I ett annat scenario är avståndet på 40 m mellan olyckspunkt vid tankningsplats (spillzon/ drivmedelsmätare) och restaurangbyggnad betydligt längre än beräknat konsekvensavstånd (7 m från olyckspunkten vid litet utsläpp) varvid risken vid hantering av brandfarlig vätska uppges kunna accepteras. Sammantaget behöver riskerna hanteras enligt Risk-PM.

➔ Hänvisning görs till Risk-PM för Köpinge 2 för frågor relaterade till drivmedelstationen

Riskreducerande åtgärder

Farligt gods

Länsstyrelsen i Stockholms riktlinjer beskriver att det intill primära transportleder för farligt gods ska finnas ett bebyggelsefritt skyddsavstånd på minst 25 meter. Inom 30 meter ska ett antal åtgärder säkerställas genom planbestämmelser. De åtgärder som tas upp för ändamål centrum (C) är samma som föreslås nedan.

Anledningen till att stadsbyggnadskontoret föreslår åtgärder trots att det är mer än 30 m mellan E18 och planerad bebyggelse beror på jämförelsen med de två riskutredningarna och åtgärdsförslagen därifrån. I detaljplanen för idrottsanläggningen bedöms utevistelse inte behöva leda till åtgärder, bland annat på grund av att det är

svårt att vidta åtgärder utomhus. I detaljplan för mångkulturellt centrum är avståndet mellan väg och byggnad kortare, det är dock 25 m bebyggelsefritt och byggnaden placeras högre än vägen. I och med att det är samma typ av verksamhet (centrum; endast restaurang, konferens och samlingslokal) och att riskbilden är jämförbar ser stadsbyggnadskontoret att vissa av åtgärderna därmed är lämpliga även för dp Köpinge 2.

Framtagen riskbedömning för idrottsanläggningen föreslår inga riskreducerande åtgärder utöver de skyddsavstånd på 40 m till byggnader (läktare och omklädningsrum) som regleras i plankartan. För mångkulturellt centrum föreslås åtta riskreducerande åtgärder, bland annat placering av byggnad minst 25 m från E18, utrymningsvägar som är vända bort från E18, att glasytor mot E18 utförs med laminerat glas och att fasad mot E18 utförs i obrännbart material.

De riskreducerande åtgärder som stadsbyggnadskontoret anser behöver regleras i plankartan för att hantera risker med farligt gods återfinns nedan under rubriken Planbestämmelser.

Drivmedelstation

All brandfarlig vätska (exempelvis bensin, diesel och E85) antas utgöras av bensin, vilket i Risk-PM bedöms vara konservativt.

Enligt Risk-PM behöver riskerna hanteras i detaljplanen genom att väggar, fönster och dörrar inom kritiska avstånd från lossningsplatsen, det vill säga i fasad mot väster och fasad mot söder uppförs i lägst brandteknisk klass E 30. Friskluftsintag ska placeras på tak eller sida bort från drivmedelstationen. Utrymning ska kunna ske bort från riskkällan.

Föreslagna åtgärder anses motiverade enligt stadsbyggnadskontoret utifrån platsbeskrivning och utförd riskinventering. Förslag om åtgärder på fasad mot söder anses dock inte vara nödvändig utifrån fasadernas riktning och placering. Restaurangen har fasader som inte vetter mot någon av riskkällorna och utrymningsvägar vid olycka kan därmed säkerställas. Planförslaget uppfyller de flesta riktlinjer som finns för fysisk utformning intill drivmedelstationer, vilka återges i Risk-PM. De riskreducerande åtgärderna, inklusive avstånd, regleras i plankartan.

Planbestämmelser

Stadsbyggnadskontoret anser att följande riskreducerande åtgärder behöver regleras i plankartan utöver skyddsavstånden till riskkällorna:

- Friskluftsintag ska placeras bort från E18 i norr och drivmedelstation i väster.
- Fasad mot norr och väster ska utföras i obrännbart material alternativt lägst brandteknisk klass EI 30.
- Byggnad utformas med möjlighet att utrymma bort från E18 i norr och drivmedelstation i väster.
- Kvartersmark mellan byggnad och E18 samt mellan byggnad och drivmedelstation utformas så att stadigvarande vistelse ej uppmuntras.

Slutbedömning av underlaget

Förekommande riskbedömningar i denna sammanställning förhåller sig till drivmedelstationen och transportleden för farligt gods. Beräkningarna av risknivåerna är inte gjord av stadsbyggnadskontoret utan endast bedömningen av detaljplanernas underlag. Någon sammanvägd riskexponering, kumulativ analys, har inte gjorts.

De två utvalda befintliga riskbedömningarna har utförts som detaljerade analyser där beräkningar och bedömningar primärt legat till grund för resultaten. Bedömningarna i utredningarna som har gjorts kring t ex konsekvenser ska betraktas som representativa och bör inte tolkas som exakta siffror. Det framkommer att risknivåerna är höga för både individrisken och för samhällsriskerna men de ligger under övre ALARP. Därmed kan risknivån tolereras om riskreducerande åtgärder införs. Utifrån detta har stadsbyggnadskontoret baserat sina ställningstaganden.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att utvalda befintliga riskutredningar som hanterar individrisk och samhällsrisk är relevanta att hänvisa till för detaljplan Köpinge 2. Liknande förutsättningar finns när det gäller till exempel avstånd till riskkälla, typ av verksamhet och persontäthet. Utifrån bland annat aktualitetsprövad trafikstatistik och persontäthet samt jämförelser av antal och fördelning av farligt gods utgör uträkningar och bedömningar lämpligt underlag att referera till i detaljplan Köpinge 2. Några av de föreslagna riskreducerande åtgärderna kan därmed även användas i aktuell plan. Tillvägagångssättet att jämföra detaljplaner och utredningar och samnyttja resultat är enligt stadsbyggnadskontoret ett robust sätt att utföra riskhantering på i fysisk planering.

Stadsbyggnadskontorets slutsats kring riskbilden samt ställningstagande

Med hänsyn till förväntad riskbild efter implementering av skyddsåtgärderna anser stadsbyggnadskontoret att detaljplanen har

hanterat den förhöjda risknivån. Vidare är bedömningen av planförslagets bebyggelse att den är rimlig och väl avvägd i förhållande till platsens riskexponering. Med aktuella skyddsavstånd, disponeringen av planområdet och reglering av riskreducerande åtgärder innebär det enligt stadsbyggnadskontoret att hantering av olycksrisker i plansammanhang har beaktats.

Sammanfattning

Planområdet är lokaliserat till en, ur risksynpunkt, relativt utsatt plats och ligger i anslutning till E18 som är klassad som en primär transportled för farligt gods. Det är 40 m mellan väggkant och planerad restaurang. Däremellan går lokalgatan Hjulstavägen. Planerad byggnad ligger även intill en drivmedelstation. Det är ca 31 meter mellan lossningsplats för tankbil och byggnad. Transporterna till drivmedelstationen sker på Krällingevägen.

Planerad bebyggelse ligger på ungefär samma topografiska nivå som E18. I höjd med planområdet är E18 försedd med hög kant och skärm vilka ska förhindra fordon att lämna vägen. Det finns inga kända planer på att bredda E18.

En övergripande risk-PM har tagits fram för planområdet och två riskutredningar från detaljplaner i närområdet har valts som fördjupningsunderlag då liknande förutsättningar finns när det gäller till exempel avstånd till riskkälla, typ av verksamhet och persontäthet. Stadsbyggnadskontoret gör i denna sammanställning en bedömning av riskfrågorna där redovisning av underlag, uppdateringar och resonemang kring förutsättningar med mera behandlas.

Stadsbyggnadskontoret anser att utvalda befintliga riskbedömningar med beräkningar för individ- och samhällrisk är applicerbara på planförslaget och kan verifiera valet av riskreducerande åtgärder. Underlagen redovisar riskbilden, genom både kvantitativa och kvalitativa analyser, som är jämförbara med planförslagets situation. I tillägg har stadsbyggnadskontoret gjort en aktualitetsprövning gällande trafiksiffrorna för dagsläge och för horisontår 2040. Stadsbyggnadskontorets uppfattning är att en rättvis riskbild och lämplig riskhantering därmed uppnås.

I de två riskbedömningarna framkommer att risknivåerna är höga för både individrisken och för samhällsriskerna men att de ligger inom ALARP-området (As Low As Reasonably Practicable). Därmed kan risknivån tolereras om riskreducerande åtgärder införs. Utifrån detta har stadsbyggnadskontoret baserat sina ställningstaganden.

Stadsbyggnadskontoret anser att följande riskreducerande åtgärder behöver regleras i plankartan utöver skyddsavstånden till riskkällorna.

- Friskluftsintag ska placeras bort från E18 i norr och drivmedelstation i väster.
- Fasad mot norr och väster ska utföras i obrännbart material alternativt lägst brandteknisk klass EI 30.
- Byggnad utformas med möjlighet att utrymma bort från E18 i norr och drivmedelstation i väster.
- Kvartersmark mellan byggnad och E18 samt mellan byggnad och drivmedelstation utformas så att stadigvarande vistelse ej uppmuntras.