

RISK-PM NY DETALJPLAN



Nacka kommun

Kummelbergets verksamhetsområde, Orminge

Slutgiltig handling

Uppdragsansvarig: Lars Strömdahl

Författare: Norea Cardell

Dokumentgranskare: Olof Paulin

Datum: 2023-06-02

INLEDNING

Följande risk-PM har upprättats på uppdrag av Nacka kommun för att utgöra underlag för riskhantering i samband med två nya detaljplaner inom Kummelbergets verksamhetsområde i norr om Orminge centrum;

- Detaljplan för utvidgning av Kummelbergets verksamhetsområde, del av Skarpnäs 1:83 och 2:14 m.fl. i Boo, Nacka kommun, KFKS 2019/60.
- Detaljplan för Skarpnäs 5:2 m.fl, Kummelbergets verksamhetsområde i Boo, Nacka kommun. KFKS 2023-00206.

I samrådsyttrande för *Detaljplan för utvidgning av Kummelbergets verksamhetsområde* efterfrågar Länsstyrelsen att risken kopplad till riskkällor inom verksamhetsområdet utreds närmre [1] [2]. Detaljplanen syftar till att möjliggöra plats för verksamhetsutökning i anslutning till området. Avseende Detaljplan för Skarpnäs 5:2 m.fl., Kummelbergs verksamhetsområde finns också behovet av att riskfrågan utreds avseende det korttidsboende som ska prövas på fastigheten *Skarpnäs 6:1 m.fl* samt farligt gods inom området [3]. Denna detaljplan syftar främst till att utöka byggrätten, minska på prickmark i området och utreda möjligheten till tillfälligt boende. Riskkällor som undersöks utgörs både av transport av farligt gods på väg samt farliga verksamheter.

Syfte och mål

Uppdraget syftar till att möjliggöra att olycksrisker kan hanteras på ett tillfredsställande sätt enligt kraven i Plan- och bygglagen (PBL) och Miljöbalken (MB).

Målet är att beskriva och bedöma den nya markanvändningen lämplighet ur ett olycksrisksperspektiv och vid behov föreslå sådana riskreducerande åtgärder som kan bli aktuella att vidta i detta avseende.

Avgränsningar

Detta PM är avgränsat till att behandla tekniska olycksrisker¹, med direkt påverkan på människors hälsa och säkerhet. Naturolyckor² och sociala olyckor³ behandlas inte. Hälsoeffekter till följd av långvarig exponering samt attentat eller händelser som sker med uppsåt behandlas således inte.

¹ Med tekniska olyckor avses olyckor förknippade med industrianläggningar, transportsystem och kemikalier.

² Med naturolyckor avses olyckor förknippade med ras, skred, erosion och översvämningar.

³ Med sociala olyckor avses antagonistiska handlingar och i viss utsträckning suicid/personpåkörningar.

METOD OCH BEDÖMNINGSGRUNDER

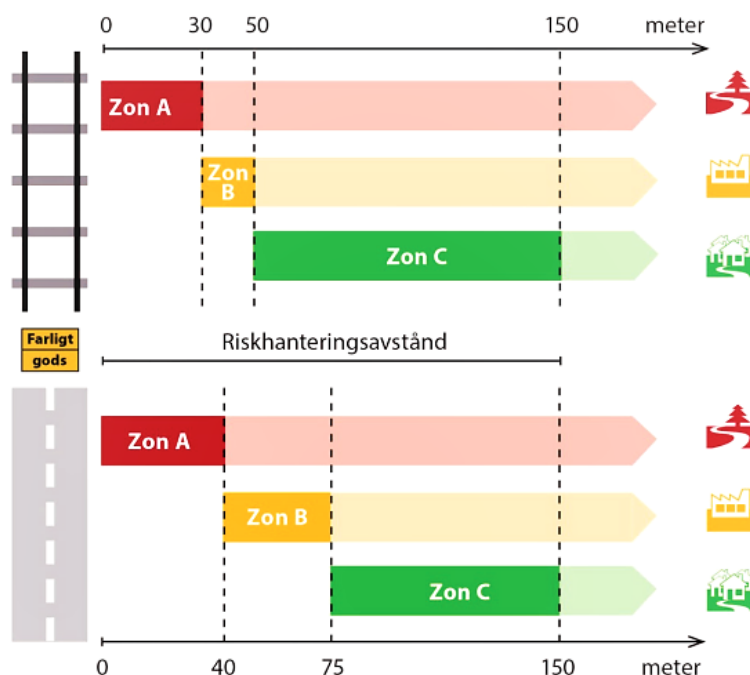
Vald metod i detta PM är främst kvalitativ och utgår från resonemang kring planerad mark-användnings känslighet och platsens förutsättningar i relation till den kravbild som finns i Plan- och bygglagen (PBL), Miljöbalken (MB) och regionala och lokala riktlinjer. Analysen bygger också på tidigare genomförd riskhantering i närområdet, för vilken kvantitativ metodik har tillämpats.

Riskhänsyn vid fysisk planering utgår främst från krav som ställs i PBL [4]. Bland annat innebär kraven att bebyggelse ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor. Bebyggelsen ska även utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olyckshändelser.

Farligt gods på väg

Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods [5] är upprättat av Länsstyrelsen i Stockholms län och avser att ge vägledning och underlätta hanteringen av riskfrågor relaterade till farligt gods. I riktlinjen återges hur Länsstyrelsen bedömer risker vid granskning av planärenden. Vidare anges nedanstående illustrerade rekommenderade skyddsavstånd mellan primära transportleder för farligt gods och olika typer av markanvändning, se Figur 1.

Risker som uppstår till följd av transporter av farligt gods på andra vägar än rekommenderade transportleder ska också beaktas om det är sannolikt att farligt gods transporteras i närheten av det aktuella planområdet.



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 1. Rekommenderade skyddsavstånd mellan primära transportleder för farligt gods och olika typer markanvändning. Framtagen baserat på riktlinjer från Länsstyrelsen i Stockholms län [5].

Länsstyrelsen anser att ett bebyggelsefritt avstånd om minst 25 meter intill primära⁴ transportleder för farligt gods är ett minimikrav för att uppfylla PBL [4]. Länsstyrelsen anger även att nedanstående markanvändning för bland annat skola, bostäder, kontor, industri och verksamheter inom 30 meter från en primärled för transport av farligt gods ska uppfylla nedanstående krav.

- Glas ska utföras i lägst brandteknisk klass EW30 (gäller ej verksamheter och industri).
- Fasader ska utföras i obrännbart material eller lägst brandteknisk klass EI30.
- Friskluftsintag ska riktas bort från vägen.
- Det ska vara möjligt att utrymma bort från vägen på ett säkert sätt.

⁴ Rekommenderad primär transportled innebär att vägen i första hand bör användas för genomfartstrafik med farligt gods.

Vad avser skyddsavstånd till sekundära⁵ transportleder för farligt gods anser Länsstyrelsen att en allmängiltig vägledning är svår att ge eftersom riskbilden i anslutning till dessa leder varierar avsevärt [5]. Länsstyrelsen beskriver att ett skyddsavstånd på mindre än 15 till 20 meter sannolikt inte är aktuellt från sekundär led⁶. Faktorer som möjliggör att bygga närmre vägen är i de fall det går få transporter och/eller där aktuella olycksscenarier har korta konsekvensavstånd.

Drivmedelsstationer

Länsstyrelsen i Stockholms län har givit ut rapporten *Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer*. I denna rapport framgår det att riskutredningar skall beakta drivmedelsstationer som är lokaliserade inom det aktuella området eller inom 100 meter från det aktuella området [6]. I rapporten rekommenderas också att 50 meters avstånd bör hållas mellan drivmedelsstationen och samlingsplatser utomhus där oskyddade människor uppehåller sig. Vidare bör 25 meters avstånd hållas mellan byggnader och tankfordonets lossningsplats samt avluftningsanordningar från bensincistern (gemensamt kallade för påfyllningscentral).

OMRÅDESBESKRIVNING

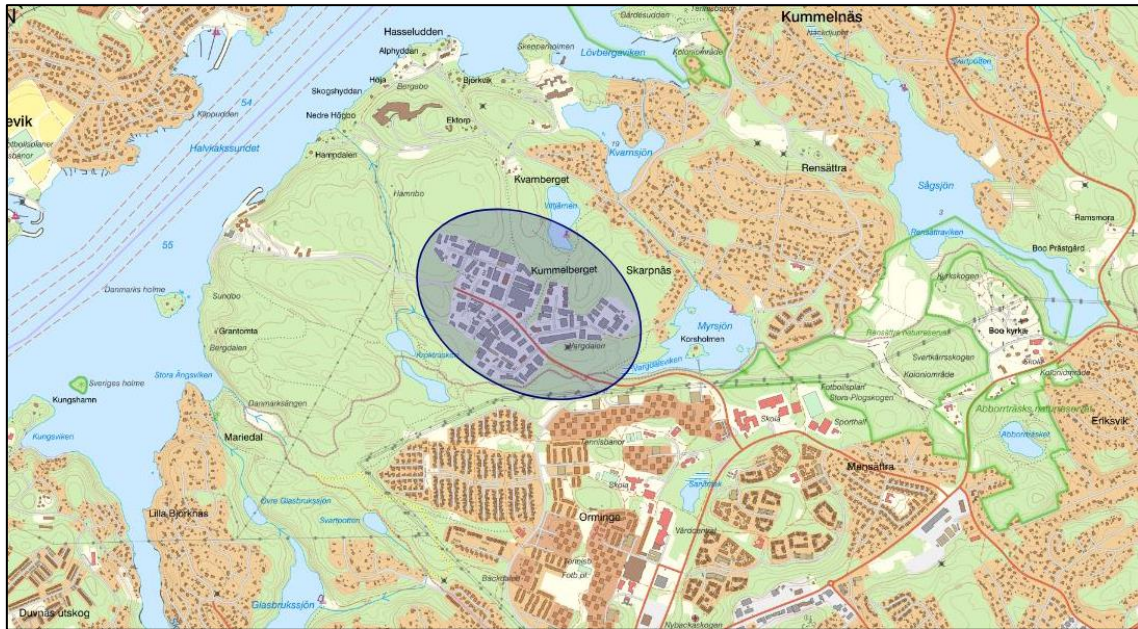
Kummelbergets verksamhetsområde återfinns i Nacka, ca 1 km norr om Orminge centrum. Se Figur 2 för en markering av området på karta.

Verksamhetsområdet delas i två av den genomlöpande Skarpövägen, som ansluter från Orminge och övergår i Telegrafvägen efter Kummelberget där den löper vidare västerut mot Telegrafberget.

I verksamhetsområdets direkta närhet återfinns naturområden. Närmsta bostadsbebyggelse består av småhus i öst, med ca 70 meter mellan nuvarande fastighetsgräns inom verksamhetsområdet och närmsta fastighetsgräns för småhus [7].

⁵ Rekommendationen om sekundär transportled innebär att vägen bör användas för lokala transporter mellan det primära vägnätet och mottagaren och leverantören.

⁶ De fall där kortare avstånd kan gälla är när det går få transporter och/eller där de olyckor som kan inträffa endast kan få allvarliga konsekvenser inom ett kort avstånd. För de flesta sekundära leder anser Länsstyrelsen att det bör föreligga minst 25 meters avstånd till bostäder (B), centrum (C), vård (D), handel (H), friluftsliv och camping (N), tillfällig vistelse (O), besöksanläggningar (R), skola (S) och kontor (K) [5].



Figur 2. Karta med markering av aktuellt område [8].

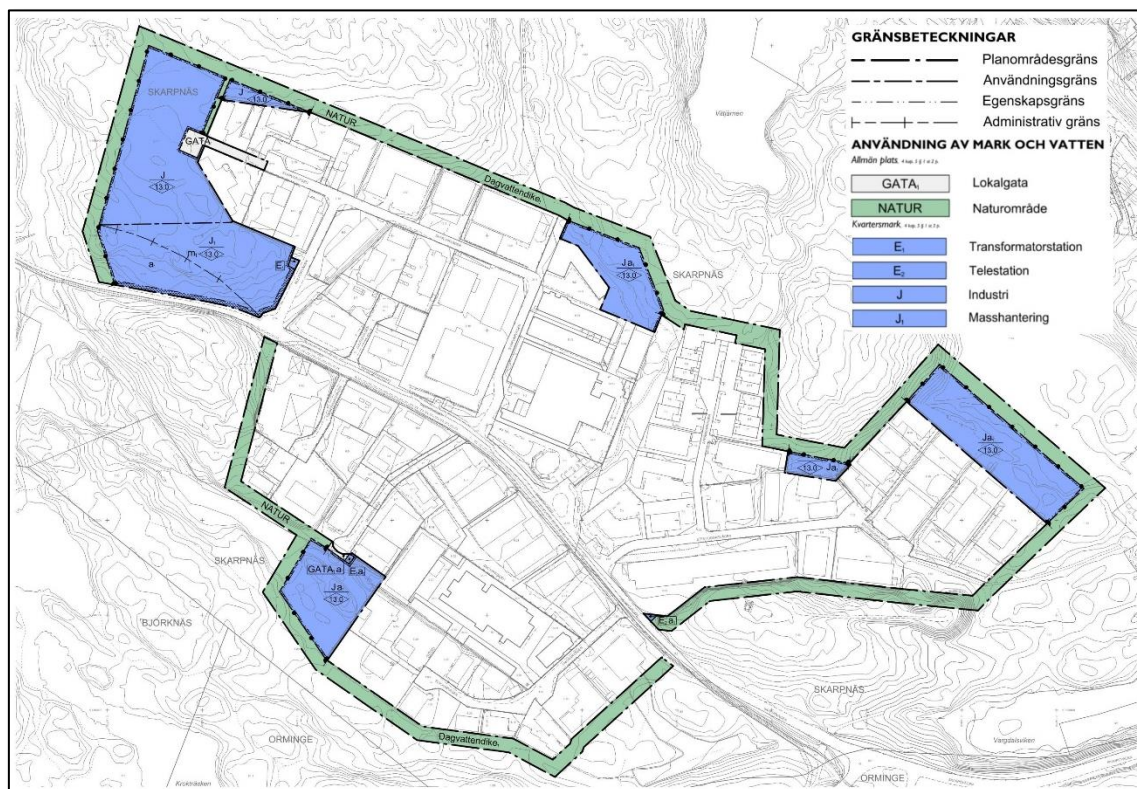
Kummelbergets verksamhetsområde omfattas idag av 9 detaljplaner, se Figur 4. Den planerade utvidgningen löper kring i stort sett hela området, se Figur 3.

Enligt den stadsplan 352 som omfattar större delen av planerat planområde ska ett bebyggelsefritt avstånd om ca 15–20 meter upprätthållas från Skarpövägen [9]. Det finns idag bebyggelse som är belägen på kortare avstånd än så, det vill säga på prickmark som enligt stadsplanen inte får bebyggas. Exempel på sådan bebyggelse är lager, kontor/utställningshall samt restaurang med tillhörande uteservering. I Bilaga A illustreras en bild över exempel på bebyggelse som ligger på prickmark. Byggnadernas exakta placering i relation till Skarpövägen bör fastställas på plats.

Utvidgning av Kummelbergets verksamhetsområde

Detaljplanen för utvidgning har varit på samråd under vårvintern 2022 [10]. Detaljplanen syftar till att möjliggöra utvidgning av befintliga verksamheter i området samt naturmark mot det naturreservat som planeras runtomkring verksamhetsområdet [2]. I samrådsförslaget förekom också markanvändning masshantering/stenkross, men detta avstyrktes av kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott i yttrande under samråd, med förslag att endast tillåta industriändamål likt övriga områden [10].

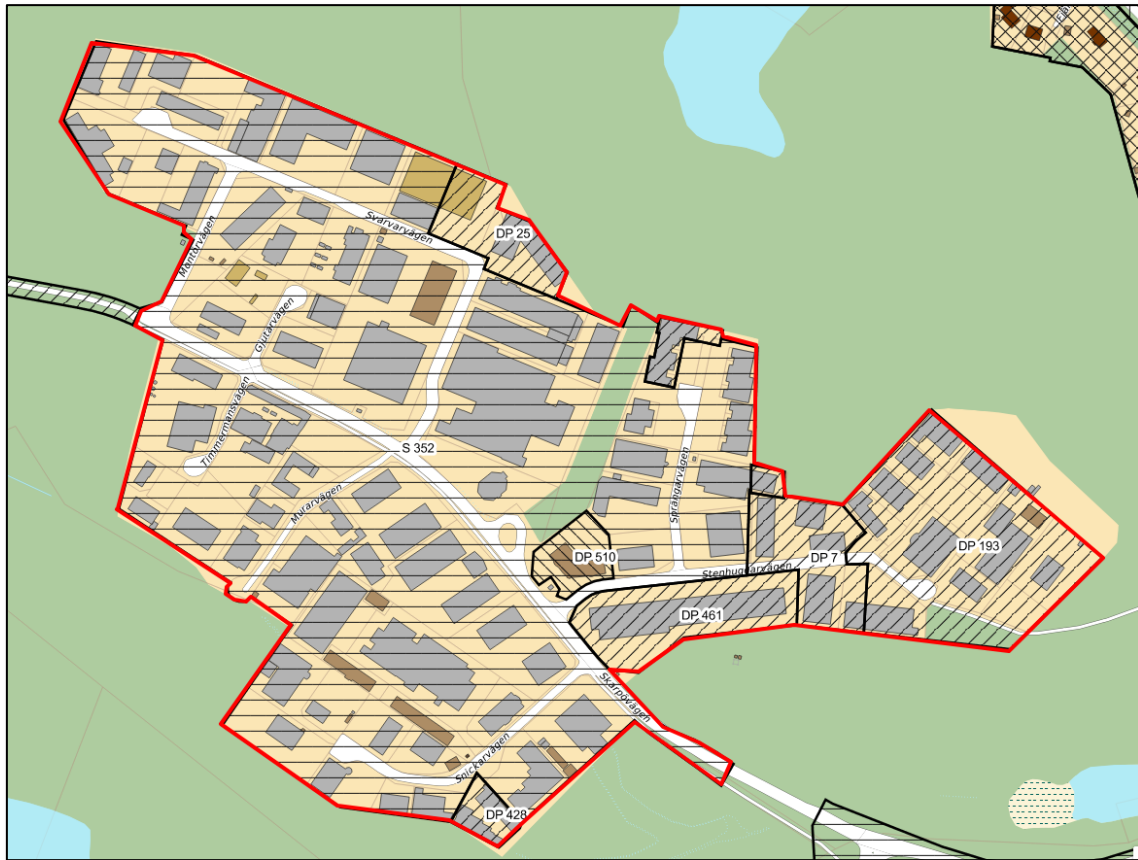
Se Figur 3 nedan för plankarta, samrådsversion från januari 2022.



Figur 3. Plankarta över utvidgningen av Kummelbergets verksamhetsområde, samrådsversionen januari 2022 [11].

Detaljplan för Skarpnäs 5:2 m. fl., Kummelbergets verksamhetsområde, som ersätter stadsplan 352, DP 7, DP 25, DP 121, DP 193, DP 428, DP 461, DP 510 och DP 597

Den föreslagna förändringen syftar till att möjliggöra för nya verksamheter genom förtätning och utökad bygggrätt genom ökad nockhöjd, samt att pröva markanvändningen korttidsboende på fastigheten Skarpnäs 6:1 i verksamhetsområdets södra del jämte nuvarande industrier. Möjligheten att minska på prickmark ska också utredas. Bland annat utgör områdena utmed Skarpövägen prickmark.

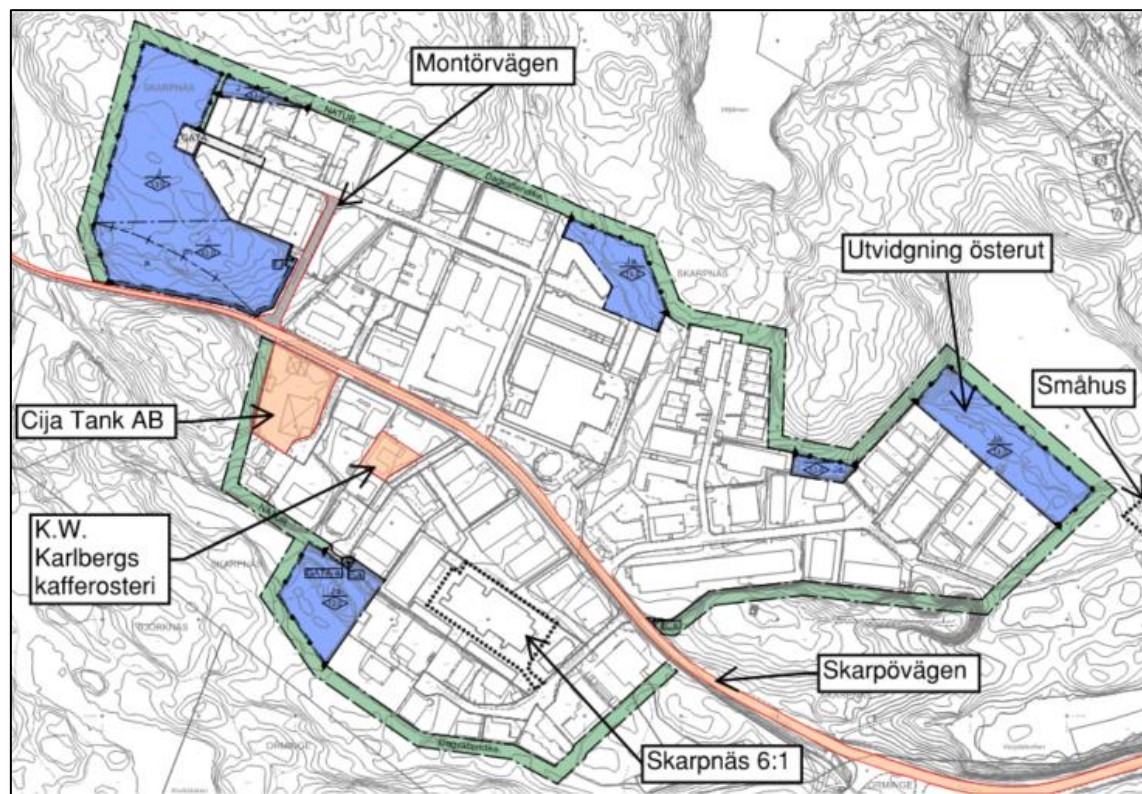


Figur 4. Befintliga detaljplaner för verksamhetsområdet samt föreslagen ny plangräns.

RISKIDENTIFIERING

I detta kapitel redovisas kortfattat riskkällor inom och i närheten av planområdena som identifierats och som bedöms vara aktuella att hantera i aktuell riskbedömning. Riskkällor har identifierats och värderats i samråd med aktuell tillsynsmyndighet Södertörn brandförsvarsförbund samt utifrån en av Prevecon tidigare genomförd riskbedömning för Orminge C [12] [13].

Huvudsakliga riskkällor utgörs av CIJA Tank AB, K.W. Karlbergs Kafferosteri samt Skarpövågen. Se Figur 5 nedan för en överblick av riskkällorna. I nedanstående avsnitt presenteras riskkällorna närmre.



Figur 5. Markering av riskkällor tillika närliggande småhusbebyggelse och Skarpnäs 6:1. Plankarta över utvidgningen av Kummelbergets verksamhetsområde, samrådsversionen januari 2022 [11].

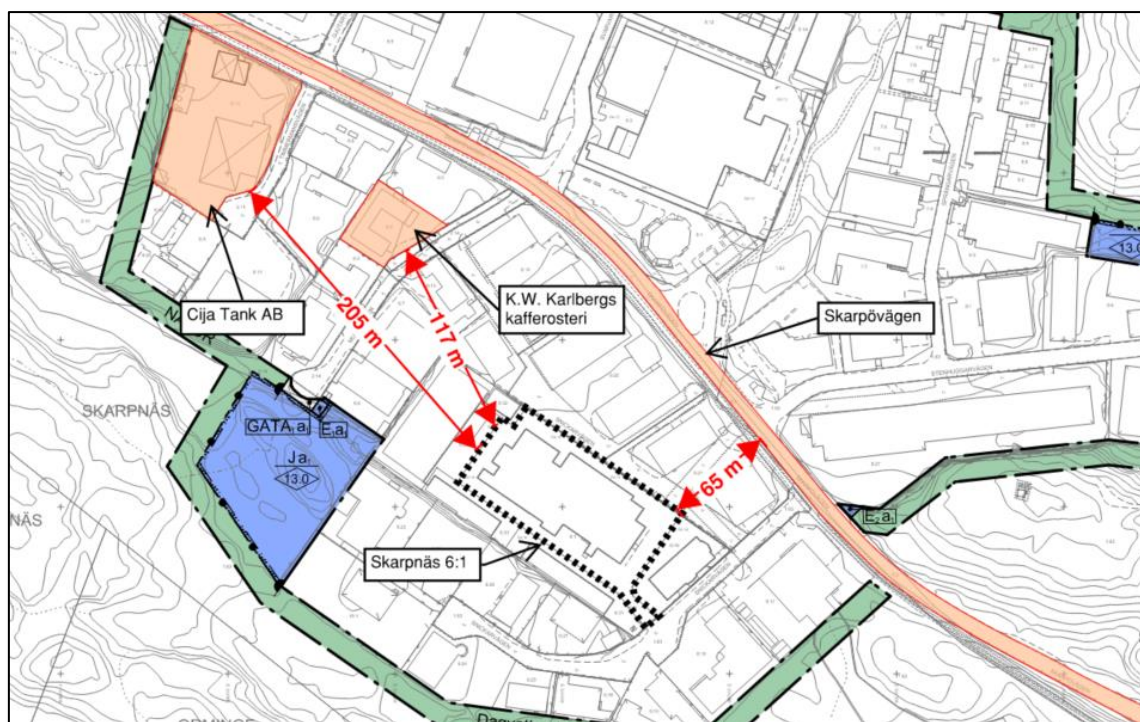
Verksamheter

CIJA Tank AB, längst västerut i det befintliga området, är den enda verksamheten inom området som omfattas av tillståndsplikt enligt Miljöbalken. Verksamheten opererar inom AVA-avlopp, vatten och avfall och har tillstånd att hantera och förvara ca 100 ton oljeavfall [13]. Avfallsförvaring sker i fristående cisterner på fastigheten, främst spilloljor, eldningsolja och lösningsmedelsavfall. CIJA tank AB har dessutom en tank (30 m³) för drivmedel. Förut

hanterades även farligt styckegods, men denna hantering har upphört [12]. Verksamhetens marknivå ligger något över Skarpövägens vägbana, vilket innebär att spill av brandfarlig vätska på verksamhetens område riskerar att spridas utmed Skarpövägen.

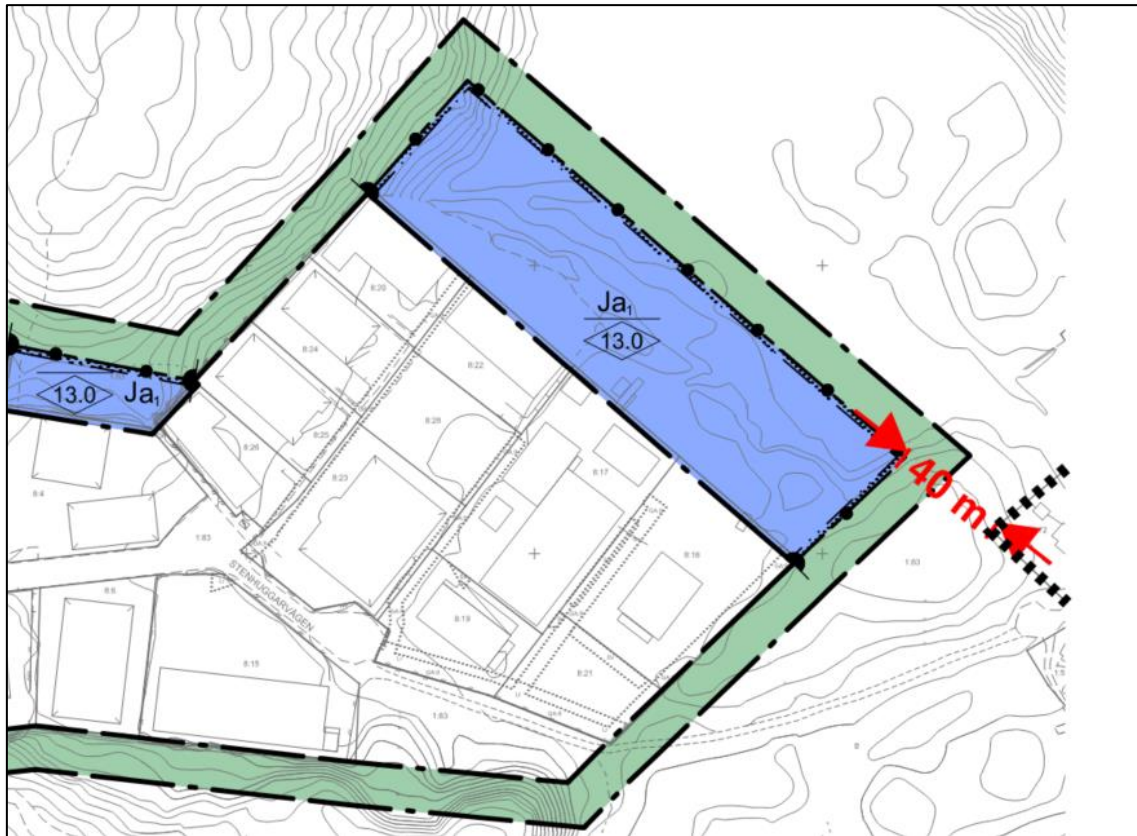
K.W. Karlbergs kafferosteri använder gasol i sin verksamhet för rostningsprocessen. Gasolcisternen där gasolen förvaras rymmer ca 13 m³, men fylls inte helt. Under 2016 var den som mest fylld till ca 50% enligt uppgift [14]. Påfyllning sker ca 2 gånger om året.

I Figur 6 nedan illustreras avstånden mellan fastigheterna för verksamheterna CIJA Tank AB respektive K.W. Karlbergs kafferosteri till fastigheten Skarpnäs 6:1 vilken prövas för tillfälligt boende (O). Avstånden är på ca 205 respektive 117 meter från fastighetsgräns till fastighetsgräns (fram till fasad på byggnaden på Skarpnäs 6:1 är avstånden i stället ca 215 respektive 130 meter). Avståndet till Skarpövägen illustreras också, ca 65 meter från vägkant till fastighetsgräns (ca 80 meter till fasad på byggnaden).



Figur 6. Avståndsmarkeringar mellan byggnaden på Skarpnäs 6:1 och riskkällor [11].

Vad avser närhet till omkringliggande bostadsbebyggelse är det främst den östra utvidgningen av verksamhetsområdets industriändamål som är relevant för denna utredning, då denna sker mot befintlig småhusbebyggelse. Nytt avstånd från industriändamål till fastighetsgräns på småhus blir ca 40 m, se markering i Figur 7 nedan. Mellan verksamhetsområdet och småhusen finns en trädbeväxt kulle, som är ett par meter högre än omkringliggande markområden.



Figur 7. Avståndsmarkering från den östra verksamhetsutvidgningen till närmsta fastighetsgräns för småhus [11].

Transport av farligt gods på väg

Skarpövägen och Montörvägen inom området är rekommenderade sekundära leder för transport av farligt gods enligt NVDB samt Länsstyrelsen i Stockholms läns förteckning över rekommenderade leder i länet [15] [16].

Enligt planbeskrivningen för utvidgningen av verksamhetsområdet är Svarvarvägen sekundär rekommenderad led [2], men enligt ovanstående källor är Svarvarvägen inte klassad för farligt gods. Tidigare förekom genomfartstransporter av farligt gods till Telegrafberget på Skarpövägen, men oljedepån som var belägen där är nedlagd sedan länge varför det inte längre finns någon målpunkt för farligt gods bortanför Kummelberget [12]. Diskussioner förs om att avklassa vägarna i området.

Målpunkts transporter av farligt gods förväntas dock till målpunkter inom planområdena. En övervägande majoritet av farligt gods-transporter förväntas gå till K.W. Karlbergs Kafferosteri samt CIJA Tank, vid den västra delen av planområdet utmed Skarpövägen. Till CIJA Tank förväntas enligt Prevecons utredning cirka två transporter per vecka av oljeavfall, samt leveranser av drivmedel ungefär varannan vecka [13]. K.W. Karlbergs Kafferosteri förväntas ta emot transporter av gasol ca en gång i halvåret. Transportbilar är nödvändigtvis inte tomma

efter leverans, varför antalet transporter har räknats både fram och tillbaka genom verksamhetsområdet i den tidigare riskbedömningen [13].

I riskbedömningen för Orminge C bedömdes sammanlagt ett medeltal av farligt gods-transporter uppgå till ca 0,8 per dygn eller knappt 6 i veckan, med uppräknings för framtida förmodad trafikökning⁷ [13]. Transporterna består nästan uteslutande av brandfarliga vätskor (98,5 %) samt en liten andel brandfarliga gaser (gasol, 1,5%). Den av Prevecon beräknade transportmängden för Orminge C bedöms av Bengt Dahlgren stämmas väl överens med de transporter som kan förväntas gå även på Skarpövägen.

Enbart försumbara mängder av farligt gods-transporter förväntas gå på Montörvägen, då ingen målpunkt för transporter av farligt gods i några påtagliga mängder har identifierats utmed vägen.

Riskenivå och tidigare riskhantering avseende farligt gods

I Prevecons riskberäkningar för aktuella transportmängder genom Orminge C (och på Skarpövägen) hamnar individriskenivån⁸ lågt, helt inom det område där riskenivåer normalt brukar anses acceptabla utan att (ytterligare) riskreducerande åtgärder vidtas. Det innebär att riskenivån avseende farligt gods på väg genom Orminge C bedömdes acceptabel utan riskreducerande åtgärder. Med hänsyn till länsstyrelsens riktlinjer kring riskhantering intill (sekundära) farligt gods-leder rekommenderades ändå riskreducerande åtgärder i form av 15 meters bebyggelsefritt avstånd från väggkant samt att markområden inom denna zon också utformas för att inte uppmuntra till stadigvarande vistelse utomhus. Vidare ska vägen förses med kantsten, och bebyggelse inom 25 meter från väggkant ska kunna utrymmas bort från vägen [13].

⁷ I Prevecons riskbedömning antas det totala antalet fordon öka med 13 procent till 2030. Det förutsätts då konservativt att antalet transporter av farligt gods även ökar med 13 procent vilket innebär ca 0,8 transporter per dygn år 2030 [13].

⁸ Individrisk definieras som sannolikheten för en godtycklig individ att omkomma på ett år, förutsatt att individen vistas på samma plats. Notera att det är ett mått, och inte den verkliga sannolikheten att omkomma. Individrisken är oberoende av hur många personer som vistas i området. Riskvärdering sker genom jämförelse mellan beräknade riskenivåer och acceptanskriterier samt principer som föreslås i rapporten *Värdering av risk* [17]. Om risker underskrider det lägre acceptanskriteriet anses riskenivåerna vara acceptabla utan vidare åtgärder. Den undre gränsen motsvarar, eller är lägre än, risken att omkomma till följd av naturolyckor (risk att omkomma till följd av träff av blixn anges ofta till 10^{-7} per år, samlad risk relaterad till naturolyckor anges ofta till 10^{-6} per år) [17].

BEDÖMNING AV MARKANVÄNDNING

I detta avsnitt beskrivs en bedömning av föreslagen (och befintlig) markanvändningen ur risksynpunkt. Bedömningen delas upp i de tre huvudsakliga frågeställningar som PM:et tar avstamp i; utvidgning av planområdet, minskad prickmark kring Skarpövägen samt möjlighet till tillfälligt boende på fastigheten *Skarpnäs 6:1*.

Utvidgning av planområdet

Närmsta avstånd från verksamhetsområdets egenskapsgräns för industriändamål till fastighetsgräns för småhus planeras att minskas från ca 70 meter till ca 40 meter med ny detaljplan, se Figur 7. Ingen farlig verksamhet med betydande hantering av brandfarliga/ explosiva ämnen är placerad här, och den tilltänkta utvidgningen är främst tänkt för uppskalning av befintliga verksamheter [11]. Mellan industriområdet och närmsta småhus finns dessutom en skogsklädd kulle, vilken har en naturlig riskreducerande effekt givet den fysiska höjdskillnaden i marknivå på ett par meter samt trädens ytterligare höjd. Risknivån för kringliggande småhusbebyggelse vid utvidgning bedöms acceptabel utan vidtagande av ytterligare riskreducerande åtgärder. Kommunen bör dock vid eventuellt utgivande av nya verksamhetstillstånd klargöra att förvaring av brandfarlig vara med fördel placeras på del av fastighet som inte vetter mot bostadsbebyggelsen, för att bibehålla låga risknivåer.

Att utöka nockhöjd inom planområdet bedöms inte utgöra ett problem ur risksynpunkt. Utökad nockhöjd kan om något bidra till ökad persontäthet i planområdet, men personer antas fortsätta finnas på plats inom området främst under dagtid. Ökad persontäthet kan bidra till ökade samhällsrisknivåer, men dessa bedöms vara låga sett till att persontätheten totalt är mycket låg sedan innan, samt till potentiella olyckors bedömt begränsade konsekvensavstånd. Sammantaget kan sägas att markanvändning för industri generellt innebär lägre risk för att en olycka på vägen medför allvarliga konsekvenser för människor. Verksamheterna i sig är också ofta målpunkterna för dessa transporter vilket gör att riskmedvetenheten generellt är mycket högre.

Tillfälligt boende

CIJA Tank AB hanterar störst mängder farligt gods inom verksamhetsområdet och är den verksamhet som vid olycka kan generera störst konsekvenser. De hanterar främst brandfarliga vätskor på fastigheten, vilket vid olycka inte har större konsekvensavstånd än runt 35 meter. Det innebär att riskbidraget från verksamheten är acceptabelt sett ur riskhänsyn från PBL för verksamheterna som ligger intill, så länge verksamheten upprätthåller de avstånd och åtgärder som föreskrivs av Lagen om Brandfarliga och Explosiva varor (LBE). Inga nya verksamheter kommer att anläggas väster om CIJA Tank AB, åt vilket håll deras cisternpark är belägen, vilket är positivt ur riskhänsyn.

De avstånd som föreligger från CIJA Tank AB och K.W. Karlbergs kafferosteri till fastigheten *Skarpnäs 6:1* (över 100 meter) bedöms vara tillräckligt stora för att inte medföra någon förhöjd

risk för fastigheten. Som jämförelse kan sägas att avstånden överstiger de 100 meter som rekommenderas som avstånd mellan bostäder och drivmedelsstationer [5]. Det finns också mellanliggande bebyggelse som vid en potentiell olycka vid verksamheterna skyddar fastigheten. Övriga verksamheter kring fastigheten bedöms inte heller medföra förhöjda risker i detta skede, då ingen av dessa hanterar tillståndspliktiga mängder av brandfarlig vara. Värt att notera är dock att framtida utveckling av omkringliggande verksamheter, exempelvis hantering av brandfarlig vara, kan begränsas om Skarpnäs 6:1 planläggs för tillfälligt boende (O).

Fastighetens placering i relation till Skarpövägen bedöms inte heller utgöra ett hinder ur risk-synpunkt för att planlägga fastigheten för tillfälligt boende, då risknivån med avseende på vägen är låg samt att avståndet är stort (ca 65 meter till fastighetsgräns).

Observera att bedömningen avser föreslagen markanvändnings lämplighet som en del i planprocessen. Byggnadens invändiga utformning avseende brandskydd och liknande frågor behöver utredas närmre i bygglovsskedet.

Bebyggelse närmre Skarpövägen

Enligt befintlig stadsplan ska de närmsta 15–20 meter från vägkant på Skarpövägen utgöra bebyggelsefritt område [9]. Aktuell riskbedömning syftar bland annat till att undersöka huruvida det vore möjligt att minska på denna prickmark inför antagandet av ny detaljplan. Idag förekommer flera olika typer av bebyggelse inom zonen intill Skarpövägen som enligt stadsplanens bestämmelser ska vara bebyggelsefri.

Riskenivå för Skarpövägen bedöms motsvara den som har beräknats för Orminge C, vilket innebär låga risknivåer, som inte motiverar några särskilda riskreducerande åtgärder. Detta eftersom antalet transporter av farligt gods är relativt begränsade utmed vägen. Vidare är den planerade markanvändningen i form av industri (J) mer lämplig att placera i närheten av rek. farligt godsvägar än t.ex. bostäder eller annan bebyggelse som generellt har högre persontäthet, människor som sover eller har svårt att utrymma snabbt vid en olycka. Industrierna själva är dessutom målpunkter och bidrar till riskbilden. Det är också främst oljeavfall som transporteras, där olycksscenarios konsekvensavstånd bedöms vara relativt begränsade.

Trots låga beräknade risknivåer och relativt okänslig markanvändning bedöms riskreducerande åtgärder ändå vara lämpligt att vidta för att i rimlig mån ta hänsyn till länsstyrelsens generella rekommendationer och fortsatt säkerställa låga risknivåer utifrån ett försiktighetsperspektiv. För den nya detaljplanen rekommenderas därför följande åtgärder:

- Bebyggelsefritt avstånd på 10 meter från vägkant på Skarpövägen (prickmark).
- Markområden inom 10 meter från vägkant på Skarpövägen bör ej uppmuntra till stadigvarande utomhusvistelse.
- För bebyggelse inom 25 meter från vägkant bör utrymning möjliggöras bort från Skarpövägen.

- För bebyggelse inom 10–15 meter från Skarpövägen som saknar skydd mot spill vid en farligt-gods olycka (exempelvis genom en höjdskillnad, kantsten eller dike) rekommenderas någon form av skydd för att förhindra att spill på vägbanan når bebyggelsen.

Notera att den bebyggelse som redan är uppförd på prickmark kan behöva utredas separat för specifika riskreducerande åtgärder.

SLUTSATS

Detta risk-PM har tagits fram för att utgöra underlag för riskhantering i samband med två nya detaljplaner inom Kummelbergets verksamhetsområde, och vid behov föreslå sådana riskreducerande åtgärder som kan bli aktuella att vidta. Detaljplanerna föreslår utvidgning av verksamhetsområdet, tillfälligt boende på en av de ingående fastigheterna samt syftar till att utreda lämplig omfattning av prickmark utmed Skarpövägen.

Det är Bengt Dahlgrens bedömning att utvidgningen av planområdet kan genomföras och vara acceptabel utan riskreducerande åtgärder utifrån verksamheternas begränsade riskexponering av bostäderna samt befintliga riskreducerande förutsättningar. Att tillåta markanvändningen tillfälligt boende på fastigheten *Skarpnäs 6:1* bedöms också acceptabelt utan vidtagande av riskreducerande åtgärder, med hänvisning till de stora avstånd som föreligger till de identifierade riskkällorna. Kommunen bör dock vid eventuellt utgivande av nya verksamhetstillstånd enligt LBE göra detta på ett medvetet vis med hänsyn till omkringliggande verksamheter, bostäder samt tillfälliga boenden.

Skarpövägens risknivåer bedöms som låga, och föreslagen markanvändning intill vägen (industri) är generellt mindre känslig ur ett riskperspektiv. Utifrån dessa förutsättningar är det Bengt Dahlgrens bedömning att ett bebyggelsefritt avstånd om 10 meter bör upprätthållas utmed väggkant, utifrån ett försiktighetsperspektiv. Ytterligare rekommenderade riskreducerande åtgärder utmed vägen beskrivs i avsnittet *Bedömning av markanvändning*. Den bebyggelse som redan är uppförd på befintlig prickmark utmed vägen bör utredas i en separat riskbedömning.

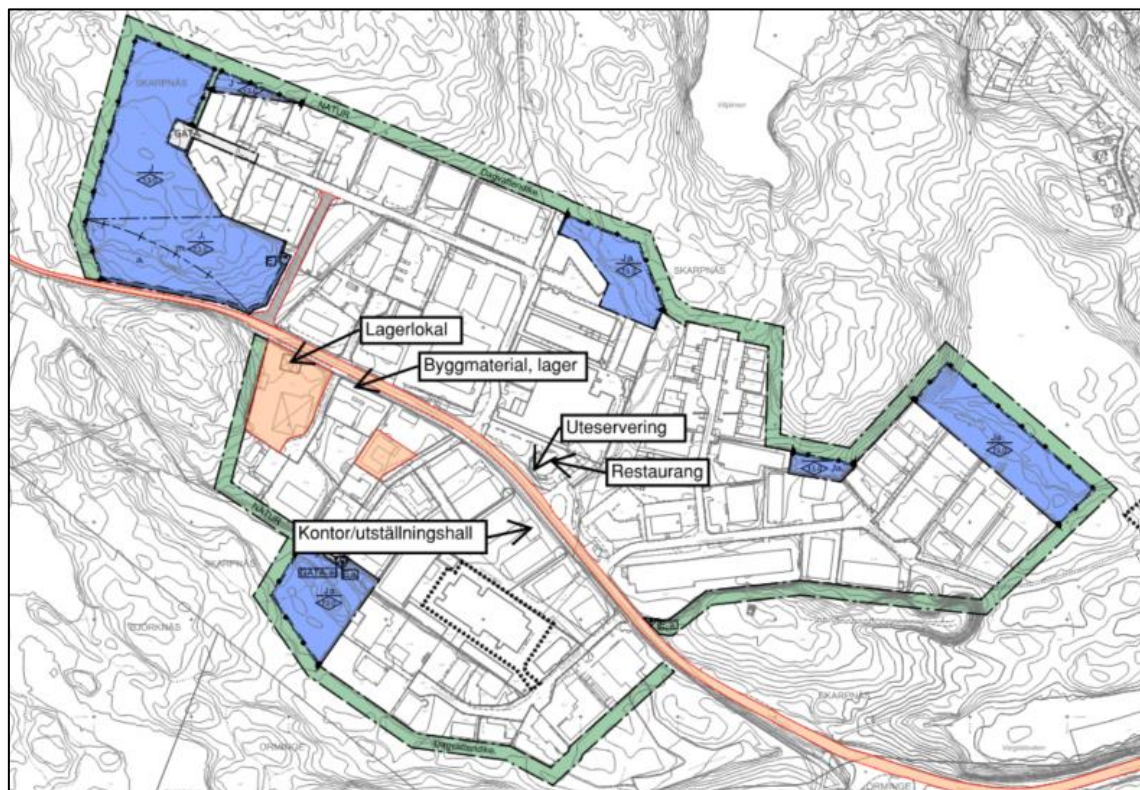
REFERENSER

- [1] Länsstyrelsen Stockholm, *SAMRÅDSYTTRANDE - Dnr: KFKS 2019/60, Beteckning 402-6175-2022*, 2022-03-25.
- [2] Nacka kommun, *Planbeskrivning för utvidgning av Kummelbergets verksamhetsområde SAMRÅDSHANDLING - Dnr: KFKS 2019/60*, 2022-01.
- [3] Nacka kommun, *TJÄNSTESKRIVELSE - Ändring av stadsplan 352 och detaljplanerna DP 7, DP 25, DP 121, DP 193 för Skarpnäs 5:2 m. fl., Kummelbergets verksamhetsområde i Boo*, 2022-01-07.
- [4] ”Plan- och bygglag,” SFS 2010:900.
- [5] Länsstyrelsen Stockholm, ”Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods,” Fakta 2016:4, 2016.
- [6] Länsstyrelsen i Stockholms län, Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods, Länsstyrelsen i Stockholms län, 2000.
- [7] Nacka kommun, ”Webbkarta,” [Online]. Available: <https://webbkarta.nacka.se/?layers=planator%252Csjoar&extent=147856.94168959%252C6568578.1646191%252C182764.52283949%252C6585868.1552825&baselayer=Nackasbakgrund&markers=1>. [Använd 05 09 2022].
- [8] Lantmäteriet, ”Min karta,” [Online]. Available: <https://minkarta.lantmateriet.se/>.
- [9] Nacka kommun, *Stadsplan 352 - Ändring och utvidgning av stadsplan för Kummelbergets verksamhetsområde, Akt nr 0182K-87/41*, 1980-05-20.
- [10] Nacka kommun, ”Stadsutveckling & Trafik - Kummelbergets verksamhetsområde,” 28 06 2022. [Online]. Available: <https://www.nacka.se/stadsutveckling-trafik/har-planerar-och-bygger-vi/sok-projekt-pa-namn/orminge-centrum/kummelbergets-verksamhetsomrade/#panel-startpage>. [Använd 05 09 2022].
- [11] Nacka kommun, *Detaljplan för utvidgning av Kummelbergets verksamhetsområde, del av Skarpnäs 1:83 och 2:14 m.fl i Boo - KFKS 2019/60*, 2022-01.
- [12] Södertörns brandförsvärförbund, *Telefonsamtal med Wesley, S.*, 2022-09-07.
- [13] Prevecon Brand & Riskkonsult AB, ”RISKBEDÖMNING TRANSPORT AV FARLIGT GODS MENSÄTTRAVÄGEN, ORMINGE C,” 2017-04-10, rev. 2018-05-18.
- [14] Primärkälla Ola Westholm, K.W. Karlberg AB; Sekundärkälla Prevecon AB, *Prevecons mailkorrespondens med Ola Westholm, K.W. Karlberg AB*, 2017-03-15., 2017-03-15..

- [15] Trafikverket; NVDB, "NVDB på webb," [Online]. Available: <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>. [Använd 05 09 2022].
- [16] Länsstyrelsen i Stockholms län, *01FS 2016:10; Länsstyrelsen i Stockholms läns kungörelse om sammanställning av rekommenderade vägar och lokala trafikföreskrifter för transport av farligt gods i Stockholms län;*, 2016.
- [17] Davidsson, G., Lindgren, M. & Mett, L., *Värdering av risk - FoU Rapport*, Myndigheten för Samhällsskydd och beredskap (f.d. Räddningsverket)., 1997.

BILAGA A

I Figur 8 framgår exempel på bebyggelse som bedöms vara uppförd på områden som utgör prickmark enligt bestämmelserna i stadsplan 352. Observera att markeringarna inte är uttömmande. I Figur 9 redovisas ett urklipp på stadsplanen.



Figur 8. Exempel på bebyggelse som är placerad på befintlig prickmark enligt planbestämmelserna i stadsplan 325 [9] [11].



Figur 9. Utdrag från plankartan över stadsplan 352 [9]. Någon bild med bättre upplösning har inte funnits att tillgå. Skarpövägen löper genom planområdet, utmed vilken prickmark är noterad.