

STOCKHOLMS STAD - EXPLOATERINGSKONTORET

UTVECKLING AV SÖDERTÄLJEVÄGEN EN KVALITATIV RISKBEDÖMNING

2023-03-03



wsp



UPPDRAGSNUMMER
10349097

DATUM
2023-03-03

UPPDRAGSNAMN
Södertäljevägen - Brand- & riskutredning

FÖRFATTARE
Johan Björck

Utveckling av Södertäljevägen

En Kvalitativ riskbedömning

KUND

Stockholms stad - Exploateringskontoret

KONSULT

WSP

121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 10 7225000
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
wsp.com

KONTAKTPERSONER

Johan Björck

+46 70 962 65 49
johan.bjorck@wsp.com

Sammanfattning

WSP har av Stockholms stad - Exploateringskontoret fått i uppdrag att göra en riskbedömning i samband med planeringsskedet för stadsutveckling av området kring Södertäljevägen närmst Liljeholmen. Genom det aktuella område löper Södertäljevägen, som är omledningsväg för Essingeleden, vilken utgör en primär transportled för farligt gods.

Denna riskbedömning omfattar de risker som under planeringsskedet har bedömts kunna påverka genomförbarheten av den planerade stadsutvecklingen av det aktuella området. Riskbedömningen upprättas som ett underlag vid kommande beslut inom planeringsskedet av den aktuella stadsutvecklingen.

Syftet med denna riskbedömning är att utgöra underlag vid kommande beslut inom planeringsskedet för stadsutvecklingen av området kring Södertäljevägen närmst Liljeholmen. Detta genom att identifiera, uppskatta, och värdera de risker som har bedömts kunna påverka genomförbarheten av den planerade stadsutvecklingen av det aktuella området.

Målet med riskbedömningen är att bedöma genomförbarheten av den planerade stadsutvecklingen ur ett riskhänseende samt vid behov bedöma hur riskerna inom det aktuella området kan hanteras och vilka krav detta kan medföra, exempelvis genom riskreducerande åtgärder.

Bedömningen baserat på vad som har framkommit i denna riskbedömning har varit att ur ett riskhänseende bör det inte finnas något hinder som skulle påverka genomförbarheten för den planerade stadsutvecklingen i sådan omfattning att den inte skulle kunna genomföras. Riskreducerande åtgärder har inte bedömts behöva utgöra ett krav för den tilltänkta stadsutvecklingen inom det aktuella området. Detta beror dock på den kommande detaljprojekteringen samt kommande inriktningsval, vilket skulle kunna leda till att riskreducerande kan komma att bli aktuella.

Om exempelvis höga skyddsvärden eller verksamheter med speciella krav skulle komma att planeras som verksamhet inom de tillkommande planerade byggnaderna kan riskreducerande åtgärder komma att behövas. Detta har inte bedömts omfatta de planerade verksamheterna i form av restauranger, caféer, kontor, och bostäder [2].



UPPDRAGSNUMMER
10349097

DATUM
2023-03-03

UPPDRAGSNAMN
Södertäljevägen - Brand- & riskutredning

FÖRFATTARE
Johan Björck

INNEHÅLL

1	Inledning	5
1.1	Syfte och mål	5
1.2	Omfattning och avgränsningar	5
1.3	Internkontroll	5
2	Områdesbeskrivning	6
2.1	Omgivning	6
2.2	Planområdet	6
3	Riskbedömning	8
3.1	Södertäljevägen	8
3.2	Sammandäckning av Södertäljevägen och tillkommande planerad bebyggelse	10
3.3	Farliga verksamheter	11
3.4	Sammanställning	11
4	Diskussion	12
5	Slutsatser	13
6	Referenser	14

1 INLEDNING

WSP har av Stockholms stad - Exploateringskontoret fått i uppdrag att göra en riskbedömning i samband med planeringsskedet för stadsutveckling av området kring Södertäljevägen närmst Liljeholmen. Genom det aktuella område löper Södertäljevägen, som är omledningsväg för Essingeleden, vilken utgör en primär transportled för farligt gods.

Denna riskbedömning omfattar de risker som under planeringsskedet har bedömts kunna påverka genomförbarheten av den planerade stadsutvecklingen av det aktuella området. Riskbedömningen upprättas som ett underlag vid kommande beslut inom planeringsskedet av den aktuella stadsutvecklingen.

1.1 SYFTE OCH MÅL

Syftet med denna riskbedömning är att utgöra underlag vid kommande beslut inom planeringsskedet för stadsutvecklingen av området kring Södertäljevägen närmst Liljeholmen. Detta genom att identifiera, uppskatta, och värdera de risker som har bedömts kunna påverka genomförbarheten av den planerade stadsutvecklingen av det aktuella området.

Målet med riskbedömningen är att bedöma genomförbarheten av den planerade stadsutvecklingen ur ett riskhänseende samt vid behov bedöma hur riskerna inom det aktuella området kan hanteras och vilka krav detta kan medföra, exempelvis genom riskreducerande åtgärder.

1.2 OMFATTNING OCH AVGRÄNSNINGAR

Denna riskbedömning omfattar en kvalitativ bedömning och det aktuella området omfattar Södertäljevägen närmst Liljeholmen från Liljeholmsbron i norr till Nybodadepån i söder.

Denna riskbedömning avgränsas till att belysa de risker som har bedömts påverka genomförbarheten av planerad stadsutveckling inom det aktuella området eller som på ett betydande sätt har bedömts påverka utformningen eller kostnaden av denna utveckling.

De risker som har beaktats är plötsligt inträffade skadehändelser (olyckor) med livshotande konsekvenser för tredje man, det vill säga risker som påverkar personers liv och hälsa. Bedömningen beaktar inte explicit påverkan på egendom, miljö eller arbetsmiljö, personskador som följd av påkörning eller kollision eller långvarig exponering av buller, luftföroreningar samt elsäkerhet.

Resultatet av riskbedömningen gäller under angivna förutsättningar. Vid förändring av förutsättningarna behöver riskbedömningen uppdateras. Detta gäller även för den kommande detaljprojekteringen.

Horisontår för denna riskbedömning har varit tidigast år 2040 och att förbifart Stockholm då är, eller snart kommer vara, i drift [1].

1.3 INTERNKONTROLL

Rapporten är utförd av Johan Björck (civilingenjör i riskhantering och industridoktorand vid LTH inom brandteknik) som även har utgjort uppdragsledare för aktuellt uppdrag. I enlighet med WSP:s miljö- och kvalitetsledningssystem, certifierat enligt ISO 9001 och ISO 14001, omfattas denna handling av krav på internkontroll. Detta innebär bland annat att en från projektet fristående person granskar förutsättningar och resultat i rapporten. Ansvarig för denna granskning har varit Henrik Selin (civilingenjör i riskhantering).

2 OMRÅDESBESKRIVNING

I detta kapitel ges en översiktlig beskrivning av det aktuella området med omgivning med syfte att överskådligt tydliggöra de förutsättningar och konfliktpunkter som utgör grund för denna riskbedömning.

2.1 OMGIVNING

Det aktuella området omfattar ett område kring Södertäljevägen närmst Liljeholmen, se Figur 1 nedan. Området omfattar fastigheter som i princip alla ägs av antingen staden eller av Jernhusen AB.



Figur 1. Karta som visar det aktuella områdets ungefärliga avgränsning [1].

Områdena kring det aktuella området består främst av verksamheter, skolor, och bostäder.

2.2 PLANOMRÅDET

Syftet med utvecklingen av det aktuella området är att utveckla aktuell del av Södertäljevägen till ett urbant och tryggt stadsrum med nya bostäder, arbetsplatser, handel, service, och mötesplatser. Utvecklingen ska anpassas för framtidens hållbara resande. Detta innebär att aktuell del av Södertäljevägen utvecklas till en stadsgata anpassad främst för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik,

samt nyttotrafik. Stadsutvecklingen är tänkt att förlänga Södermalm och förena Liljeholmen över Södertäljevägen, som idag upplevs som en barriär. [1]

Tilltänkt ny bebyggelse längs Liljeholmsbron som är förlagd över mark planeras att däckas samman med själva Liljeholmsbron för att skapa en mer sammanhängande stadsbild och urban miljö längs Södertäljevägen och den tilltänkta tillkommande nya bebyggelsen, se illustration i Figur 2 nedan.



Figur 2. Illustration av området mellan tilltänkt ny bebyggelse längs Liljeholmsbron som är förlagd över mark samt med själva Liljeholmsbron i sig [2].

3 RISKBEDÖMNING

I detta kapitel redovisas de identifierade riskkällor som har bedömts kunna påverka genomförbarheten samt ställa krav på utformningen av den planerade stadsutvecklingen.

Riskidentifieringen har utgått ifrån det aktuella områdets placering och genom kartstudier identifierat riskkällor som möjligen skulle kunna påverka det aktuella området. Varje identifierad riskkälla beskrivs närmre i följande stycken i detta kapitel.

3.1 SÖDERTÄLJEVÄGEN

I detta avsnitt följer riskbedömningen av Södertäljevägen där Södertäljevägen i sig har utgjort riskkällan.

3.1.1 Riskbild

Det aktuella området omfattar en sträcka av Södertäljevägen från Liljeholmsbron i norr till Nybodadepån i söder. I den planerade utvecklingen av det aktuella området kommer Södertäljevägen även fortsättningsvis gå tvärs igenom området. Södertäljevägen utgör inte någon form av transportled för farligt gods. Men likväl utgör Södertäljevägen och Liljeholmsbron omledningsväg för Essingeleden [3] som i sin tur utgör en primär transportled för farligt gods [4]. I höjd med det aktuella området har Essingeleden en årsmedeldygnstrafik på cirka 68 500 fordon (i båda färdriktningarna) [5].

Södertäljevägen har betydande trafikmängder vid normalfallet men har en nedåtgående trend i trafikmängd. Bedömningen har även varit att trafikmängden vidare kommer att sjunka ytterligare givet att Södertäljevägen byggs om till en stadsgata med lägre hastighet och plankorsningar. [1] En omledning av Essingeleden skulle dock medföra en betydligt ökad trafikeringsmängd tillfälligt under tiden för omledningen där även transporter av farligt gods skulle kunna komma att vara inkluderade.

En omledning av Essingeleden via Södertäljevägen av transporter med farliga gods kommer bara ske vid oplanerade störningar, detta eftersom det vid planerade stängningar av Essingeleden samlas transporter upp vid uppsamlingsplatser och lotsas längs med Essingeleden [6]. Troligen kommer inte omledning av transporter med farligt gods från Essingeleden via Södertäljevägen att bli aktuella (alternativt i mindre omfattning) vid oplanerade störningar till följd av oväder. Detta eftersom många transporter med farligt gods inte lämnar depåerna vid ett sådant ansträngt väderläge, men också för att omledningsvägarna troligen vid ett sådant ansträngt väderläge också skulle vara oframkomliga [6].

För Essingeleden bestod transporter med farligt gods till cirka 80 % av transporter med drivmedel [6]. Antalet transporter på Essingeleden med farligt gods uppgick till i genomsnitt cirka 130 passager per dygn, och något förenklat 65 passager i vardera riktningen [6]. Enligt en undersökning, genomförd av Stockholms stad – Trafikkontoret, var omfattningen av transporter med farligt gods på icke utpekade transportleder¹ så pass låg att det inte finns någon anledning till att anta att dessa vägar eller leder skulle användas på ett felaktigt sätt av transportörer av farligt gods [6]. Dock utgjorde inte någon av de undersökta icke utpekade transportlederna den aktuella delen av Södertäljevägen. Men utifrån kartstudier, analys av målpunkter [6], analys av tillgängliga primära och sekundära transportleder för farligt gods [4], samt bedömning av smidigaste vägval så finns det inget som indikerar att fler transporter med farligt gods skulle smita via den aktuella delen av Södertäljevägen, i förhållande till de undersökta vägarna och leder, utan snarare tvärt om. Bedömningen grundar sig till viss del även på att transportörerna bör vilja välja de större vägarna, som även utgör primära transportleder för farligt gods, stället för att åka genom Stockholm om detta inte är nödvändigt för transporten.

¹ Det vill säga varken på primära eller sekundära transportleder för farligt gods.

3.1.2 Bedömning

Föregående avsnitt, avsnitt 3.1.1 Riskbild, indikerar att transporter med farligt gods i normalfallet för den aktuella delen av Södertäljevägen inte bidrar i någon större omfattning till riskbidraget inom det aktuella området. Dock vid oplanerade störningar på Essingeleden som leder till att trafiken behöver ledas om helt via Södertäljevägen (som inte beror på ett ansträngt väderläge) kan det uppstå tillfälliga perioder då transporter med farligt gods kan förekomma på den aktuella delen av Södertäljevägen. En klar majoritet av dessa transporter bedöms bestå av drivmedel, det vill säga brandfarlig vätska även ADR-klass 3.

2015 genomfördes en trafikmätning av farligt godstransporter bland annat på Essingeleden som visade på att 85 % av den norrgående och 73 % av den södergående trafiken med gransport av farligt gods på Essingeleden hade målpunkter utanför Stockholm [7]. Med detta i åtanke har bedömningen varit att när förbifarten genom Stockholm står klar bör en klar majoritet av transportererna med farligt gods på Essingeleden gå via förbifarten i stället för via Essingeleden. Även att förbifarten troligen kommer bli omledningsväg för Essingeleden och tvärt om. Detta medför i så fall att den aktuella delen av Södertäljevägen i än mindre omfattning i framtiden skulle bli aktuell som möjligt vägval för en transport av farligt gods.

Baserat på ovanstående har bedömningen varit att det inte finns något som talar för att riskreducerande åtgärder kommer behöva utgöra ett krav med avseende på transporter av farligt gods längs med den aktuella delen av Södertäljevägen.

3.1.3 Konsekvenser och möjliga riskreducerande åtgärder

Vid arbetet med denna riskbedömning har bedömningen varit att det inte har bedömts finnas skäl till att kravställa riskreducerande åtgärder baserat på tillgängligt underlag med avseende på transport av farligt gods på Södertäljevägen. Dock kan den kommande detaljprojekteringen samt kommande inriktningsval medföra att riskreducerande åtgärder kan komma att bli aktuellt. Baserat på detta har olyckskonsekvenser och riskreducerande åtgärder beaktats och redovisas nedan i detta avsnitt angående Södertäljevägen.

För att en eventuell olycka involverande en transport med farligt gods av ADR-klass 3 ska leda till en farligt gods-olycka² krävs att ett läckage uppstår, alternativt att en fordonsbrand sprider sig till tanken. Konsekvenserna av en farlig godsolycka involverande ADR-klass 3 riskerar att ytterst leda till en pölbrand av varierande storlek beroende på läckagets storlek. Vilket i sin tur riskerar att medföra brännskador och/eller rökskador. Konsekvensområdet för brännskador vid en eventuell pölbrand med ADR-klass 3 utbreder sig vanligtvis inte mer än beräknat 27 meter³ från pölkant. Röken kan dock spridas över ett betydligt större område. Pölens utbredning och därmed även storlek beror exempelvis på vägutformning, underlagsmaterial, diken, etcetera.

Möjliga riskreducerande åtgärder för att reducera risken förenade med olycksscenarioer involverande farligt gods med ADR-klass 3, som även har bedömts kunna vara genomförbara inom den aktuella tilltänkta stadsutvecklingen, skulle kunna vara någon, eller några i kombination, av nedanstående åtgärder. Dessa åtgärder grundar sig på Boverkets och Räddningsverkets (nuvarande Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) rapport Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner [8].

- Disposition av byggnad, vars syfte är att planera insidan av byggnaden på ett sådant sätt att de mer skyddsvärda delarna/verksamheterna skyddas vid en eventuell olycka.

² Det vill säga att det farliga godset i sig också är involverat i olycksscenarioet.

³ Detta baseras på de avstånd då personer förväntas omkomma direkt alternativt till följd av brandspridning till byggnader och antas vara där värmestrålningsnivån överstiger 15 kW/m². Det är en strålningsnivå som orsakar outhärdlig smärta efter kort exponering (cirka 2–3 sekunder) samt den strålningsnivå som bör understigas i minst 30 minuter utan att särskilda åtgärder vidtas i form av brandklassad fasad [10] [11]. Strålningsberäkningar har genomförts med hjälp av handberäkningar [10] där pölstorleken har varierat mellan 50 m² till 400 m² och den brandfarliga vätskan har konservativt enbart utgjorts av bensin.

- Placering av friskluftsintag, vars syfte är att begränsa möjligheterna för brandgas att tränga in i byggnader vid exempelvis en eventuell pölbrand.
- Byggnadstekniskt brandskydd, vars syfte är att reducera konsekvenserna vid exempelvis en eventuell pölbrand genom att ytterväggar, tak, fasad, och/eller fönster utformas med ett brandtekniskt brandskydd.

Ytterligare riskreducerande åtgärder, för att reducera risken förenade med olycksscenarioer involverande farligt gods med ADR-klass 3, finns baserat på Boverkets och Räddningsverkets (nuvarande Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) rapport Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner [8]. Med dessa har dock bedömts som åtgärder som inte är förenliga med den tilltänkta planerade stadsutvecklingen inom det aktuella området. Dessa utgör nedanstående åtgärder.

- Dike, vars syfte är att samla upp eventuellt utsläpp.
- Skyddsavstånd, vars syfte är att skapa avstånd till en eventuell olycka.
- Vall, vars syfte är att fungera som en fysisk barriär och samla upp eventuella utsläpp.
- Barriär, vars syfte är att fungera som en fysisk barriär och samla upp eventuella utsläpp.
- Disposition av planområde, vars syfte är att reglera användandet av planområdets yta så att de mer skyddsvärda delarna/verksamheterna skyddas vid en eventuell olycka.

I Boverkets och Räddningsverkets (nuvarande Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) rapport Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner [8] finns även ytterligare riskreducerande åtgärder redovisade. Dessa har dock inte bedömts främst reducera riskerna förenade med olycksscenarioer involverande farligt gods med ADR-klass 3, och där med redovisas inte i denna riskbedömning.

Övriga risker vid en eventuell omledning av Essingeleden via Södertäljevägen, samt vid normal trafikering, inom det aktuella området kopplat till trafikeringen på Södertäljevägen har bedömts utgöras av mekaniska olyckor till följd av trafikolyckor. Det har inte framkommit något som indikerar att risken för trafikolyckor inom det aktuella området skulle vara förhöjt. Men baserat på tillkommande byggnaders läge, verksamhet, och mängden personer längs med den aktuella delen av Södertäljevägen skulle avåkningskydd, förstärkning av fasader, och/eller disposition av byggnader kunna vara åtgärder att beakta. Detta har dock bedömts mer reducera riskerna vid en eventuell antagonistiskt olycksscenario, då hastigheterna i normalfallet planeras att bli reducerade.

3.2 SAMMANDÄCKNING AV SÖDERTÄLJEVÄGEN OCH TILLKOMMANDE PLANERAD BEBYGGELSE

En sammandäckning av Liljeholmsbron med tillkommande planerad bebyggelse medför bland annat en risk för att fordon kan komma att kollidera med den planerade bebyggelsen i händelse av en eventuell trafikolycka. Enligt föregående avsnitt, 3.1 Södertäljevägen, har det inte framkommit något som indikerar att risken för trafikolyckor inom det aktuella området skulle vara förhöjt. Men baserat på tillkommande byggnaders läge, verksamhet, och mängden personer längs med den aktuella delen av Södertäljevägen skulle avåkningskydd, förstärkning av fasader, och/eller disposition av byggnader kunna vara åtgärder att beakta. Detta har dock bedömts mer reducera riskerna vid en eventuell antagonistiskt olycksscenario, då hastigheterna i normalfallet planeras att bli reducerade.

Den tilltänkta/önskade verksamheten för de planerade tillkommande byggnaderna närmst Liljeholmsbron utgörs av publika bottenvåningar med restaurang, caféer, kontor, med mera, och sedan bostäder ovanpå [2]. En följd av den avsedda sammandäckningen för de tillkommande planerade byggnaderna med Liljeholmsbron är att byggnaderna kommer få två våningar som upplevs som bottenvåningar. Det vill säga, en i markplan samt en i nivå med Liljeholmsbron längsmed själva sammandäckningen.

Sammandäckningen kommer även skapa ett överdäckt utrymme under Liljeholmsbron där bron går över mark. Om en brand skulle uppstå i detta utrymme under överdäckningen finns risker för

omfattande skador på Liljeholmsbron och möjligen även på den planerade ihop byggda tillkommande bebyggelsen. Dessa olycksscenarioer har beaktats i en separat analys [9] och resulterat i den separata analysen har varit att med hänsyn till Liljeholmsbrons befintliga utformning kommer brandskyddsåtgärder vara nödvändiga. Detta för att säkerställa att tillräcklig bärförmåga vid en eventuell brand i utrymmet under den planerade överdäckningen erhålls. Då detta har beaktats i en separat analys kommer detta ej att beaktas vidare i denna riskbedömning.

3.3 FARLIGA VERKSAMHETER

Baserat på kartstudier och information om farliga verksamheter som faller inom Sevesolagstiftningen [10] har bedömningen varit att det inte ligger någon farlig verksamhet utanför och i närheten av det aktuella området som skulle påverka det aktuella området i sådan utsträckning att genomförbarheten av den planerade stadsutvecklingen skulle påverkas.

3.4 SAMMANSTÄLLNING

Baserat på riskbedömningen redovisad i detta kapitel har bedömningen varit att ur ett riskhänseende bör det inte finnas något hinder som skulle påverka genomförbarheten för den planerade stadsutvecklingen i sådan omfattning att den inte skulle kunna genomföras. Riskreducerande åtgärder har inte bedömts behöva utgöra ett krav för den tilltänkta stadsutvecklingen inom det aktuella området. Detta beror dock på den kommande detaljprojekteringen samt kommande inriktningsval, vilket skulle kunna leda till att riskreducerande kan komma att bli aktuella.

Om exempelvis höga skyddsvärden eller verksamheter med speciella krav skulle komma att planeras som verksamhet inom de tillkommande planerade byggnaderna kan riskreducerande åtgärder komma att behövas. Detta har inte bedömts omfatta de planerade verksamheterna i form av restauranger, caféer, kontor, och bostäder [2].

Riskreducerande åtgärder som skulle kunna bli aktuella att beakta för att reducera riskerna kopplade till transport av farligt gods med ADR-klass 3 har bedömts vara disposition av byggnad, placering av friskluftsintag, och byggnadstekniskt brandskydd. Vidare för att reducera riskerna kopplade till mekaniska olyckor till följd av trafikolyckor (och även antagonistiska olycksscenarioer) skulle i stället avåkningsskydd, förstärkning av fasader, och/eller disposition av byggnader kunna bli aktuella att beakta. Dessa kan med fördel beaktas i kombination med varandra om det blir aktuellt.

Det kan även bli aktuellt att i den kommande detaljprojekteringen specifikt beakta olycksscenariot med att ett fordon eventuellt skulle kunna komma att kollidera med planerad bebyggelse vid sammandäckning av Liljeholmsbro. Detta för att säkerställa att ett fortskridande ras av planerad bebyggelse i händelse av en eventuell kollision förhindras.

Trafikkontoret i Stockholms stad har kommit fram till ett antal slutsatser och rekommendationer som kan vara bra att känna till i den kommande detaljprojekteringen [6]. Detta för att få en enhetlighet av hur risker i stadsbilden hanteras inom Stockholms stad. Ur dessa framgår bland annat att skyddsavstånd intill transportleder för farligt gods som riskreducerande åtgärd inte bedöms vara förenligt med dagens krav på bland annat klimatmål, och stadsutveckling för att underlätta att välja att gå, cykla eller åka kollektivt. Utan andra riskreducerande åtgärder behöver nyttjas, eller utvecklas, i kombination med en översyn över var transporter med farligt gods tillåts att transporteras. Detta omfattar inte enbart byggnaderna i sig utan kan även omfatta hur gatan utformas, påkörningshinder, hastighetsbegränsningar, samt en översyn av hur omledningsvägnätet kan disponeras för farligt godstransporter. Trafikkontoret föreslår även vidare att det skulle kunna vara lämpligt att beakta möjligheten att med åtgärder öka säkerheten på vägar och i gång- och cykelzoner för att där igenom även reducera riskerna i de angränsande byggnaderna intill dessa vägar och zoner. [6]

4 DISKUSSION

Riskbedömningar av detta slag är alltid förknippade med osäkerheter, om än i olika stor utsträckning. Osäkerheter som påverkar resultatet kan vara förknippade med bland annat det tidiga skedet uppdraget befinner sig i och underlagsmaterial som riskbedömningen är baserat på. Det är främst utformning och disposition av etableringar som har bedömts vara den förutsättning som medför störst osäkerhet till resultatet av denna riskbedömning. Ett konservativt synsätt har använts under arbetet med denna riskbedömning, och där osäkerheter finns eller underlag saknas har detta framgått samt beskrivits.

Vid riskbedömningar av detta slag där uppdraget befinner sig i ett så här tidigt skede i kombination med genomförda antaganden innebär att olika riskbedömningar eller riskanalytiker ibland kan komma fram till motstridiga resultat på grund av skillnader i antaganden, metoder och/eller ingångsdata. [11]

Det finns flera skäl till att systematiska riskbedömningar är att föredra framför andra mer informella eller intuitiva sätt att hantera den stora, men långt ifrån fullständiga, kunskapsmassa som finns beträffande risker vid stadsutveckling, och där ibland även risker med transport av farligt gods. Användningen av riskbedömningar innebär att befintlig kunskap insamlas, struktureras och sammanställs på ett systematiskt sätt så att kunskapsluckor kan identifieras. Detta medför att riskbedömningens förutsättningar kan prövas, ifrågasättas och korrigeras av oberoende. Metoden innebär också att de antaganden och värderingar som ligger till grund för olika antagningar tydliggörs för att undvika missförstånd vid information, diskussion och förhandling mellan beslutsfattare, transportörer och allmänhet. Riskbedömningar utgör därigenom ett viktigt led i den demokratiska process som omger stadsutveckling, och där ibland även risker med transport av farligt gods i samhället. [11]

5 SLUTSATSER

Bedömningen baserat på vad som har framkommit i denna riskbedömning har varit att ur ett riskhänseende bör det inte finnas något hinder som skulle påverka genomförbarheten för den planerade stadsutvecklingen i sådan omfattning att den inte skulle kunna genomföras.

Riskreducerande åtgärder har inte bedömts behöva utgöra ett krav för den tilltänkta stadsutvecklingen inom det aktuella området. Detta beror dock på den kommande detaljprojekteringen samt kommande inriktningsval, vilket skulle kunna leda till att riskreducerande kan komma att bli aktuella.

Om exempelvis höga skyddsvärden eller verksamheter med speciella krav skulle komma att planeras som verksamhet inom de tillkommande planerade byggnaderna kan riskreducerande åtgärder komma att behövas. Detta har inte bedömts omfatta de planerade verksamheterna i form av restauranger, caféer, kontor, och bostäder [2].

6 REFERENSER

- [1] Stockholms stad - Stadsbyggnadskontoret, "Tjänsteutlåtande SBN - Start PM Program för Södertäljevägen mm, Liljeholmen," 2020.
- [2] Stockholms stad - Exploateringskontoret, "Information erhållen av beställaren," 2022.
- [3] Vägverket, "Förstudier; Väg E4/E20 i tunnel, Norra stationsområdet och väg E4/E20 Norra länkens anslutning till Essingeleden," Vägverket Region Stockholm, 2007.
- [4] Trafikverket, "NVDB på webb," Trafikverket, [Online]. Available: <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>. [Använd 06 December 2022].
- [5] Trafikverket, "Vägtrafikflödeskarta," Trafikverket, [Online]. Available: <https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation> (Stickprov: <https://vtf.trafikverket.se/tmg101/AGS/tmg102.aspx?punktnrlista=10840549&laenkrollista=3&yp=Stickprov>). [Använd 06 December 2022].
- [6] Stockholms stad - Trafikkontoret, "Farligt gods - Trafikstyrning, Ökad kunskap om farligt gods och förutsättningar för styrning av transporter," Stockholms stad - Trafikkontoret, 2017.
- [7] Trafikverket och Stockholms stad via WSP, "Analyser av transporter med farligt gods - Mätningar utförda i Stockholm under maj och oktober 2015," 2016.
- [8] Räddningsverket och Boverket, *Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner - Vägledningsrapport 2006*, Statens Räddningsverk, Boverket, 2006.
- [9] Stockholms stad - Exploateringskontoret via WSP, "Utveckling av Södertäljevägen - PM Brand," 2023.
- [10] Stockholms brandförsvär, "Farliga verksamheter i din omgivning - Stockholms brandförsvär," Stockholms brandförsvär, [Online]. Available: <https://www.storstockholm.brand.se/i-hemmet/farliga-verksamheter-i-stockholms-lan/>. [Använd 06 December 2022].
- [11] Väg- och transportforskningsinstitutet, *VTI rapport 387:1*, 1994.
- [12] Stadsbyggnadskontoret Göteborg, Stadsbyggnadskontoret Göteborg, 1997.
- [13] BBR, Boverket, 2006.



UPPDRAGSNUMMER
10349097

DATUM
2023-03-03

UPPDRAGSNAMN
Södertäljevägen - Brand- & riskutredning

FÖRFATTARE
Johan Björck

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande rådgivande konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 55 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen. Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden. **wsp.com**

WSP Sverige AB

121 88 Stockholm-Globen

Besök: Arenavägen 7

T: +46 10 7225000

[wsp.com](https://www.wsp.com)

