Risk- PM: New York 3 och 4 – olycksrisker PBL

1. Inledning

Stena Bygg AB och Wåhlin Fastigheter AB ämnar bygga två flerfamiljshus om sex (6) våningar vardera på fastigheterna New York 3 och 4. Briab har fått i uppdrag att utreda risker för den planerade bebyggelsen med flerfamiljshus kopplat till tänkt placering på Ladugårdsgärdet, Stockholm.

1.1. Syfte

Syftet med Risk-PM:et är att kvalitativt redovisa den aktuella riskbild som finns för fastigheterna New York 3 och 4. Beroende på riskbilden kan det bli aktuellt att undersöka en ny placering av byggnaderna inom fastigheterna för att öka skyddsavstånden eller implementera skyddsåtgärder.

1.2. Omfattning och avgränsningar

Risk PM:et avgränsas till att kvalitativt undersöka huruvida marken som är tänkt för exploateringen är lämplig för ändamålet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet, med fokus på olycksrisker.

Den geografiska avgränsningen utgörs av de berörda fastigheterna, New York 3 och 4.

1.3. Regelverk och styrande dokument

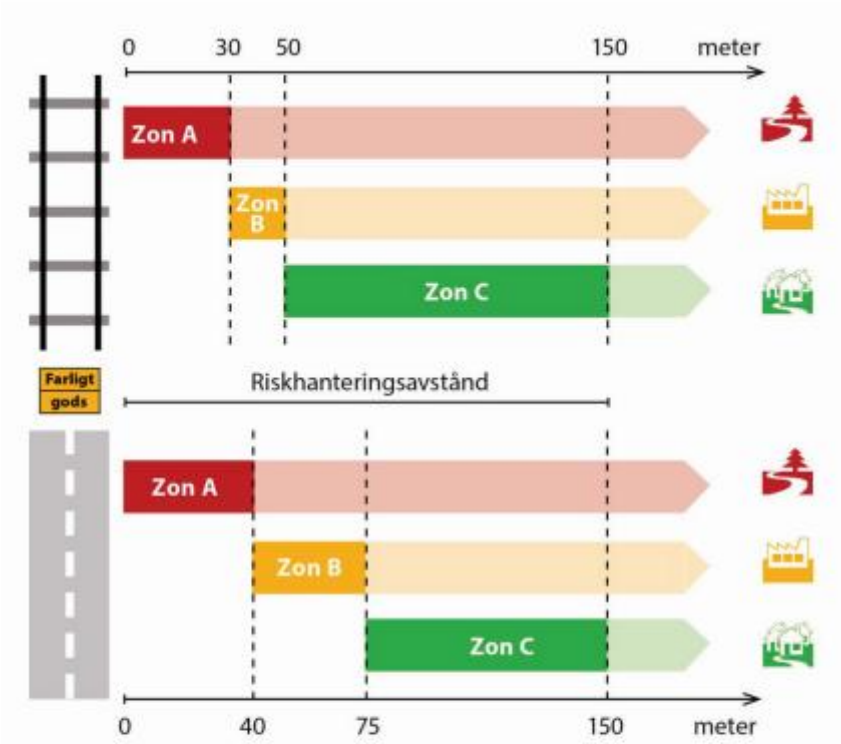
1.3.1. Plan- och bygglagen (2010:900)

Plan- och bygglagen (2010:900) anger att bebyggelse och byggnadsverk ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat människors hälsa och säkerhet. Vidare ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som ger lämpligt skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olyckshändelser.

1.3.2. Riktlinjer från Länsstyrelsen Stockholm

Länsstyrelsen Stockholm har publicerat riktlinjer för hur planläggning intill vägar och järnväg där farligt gods transporteras ska göras. Riktlinjerna rekommenderar markanvändning enligt de i Figur 1 angivna skyddsavstånden (zon A, B och C). Länsstyrelsen Stockholm skiljer på vilka avstånd som önskas till primär- och sekundär transportled. Nedanstående rekommendationer är tillämpbara på en primär transportled. För en sekundär transportled kan ett avstånd på 15–20 meter vara acceptabelt givet en låg frekvens av transporter med farligt-gods.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2026-10-09, Dnr 2023-15014



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 transportleder för farligt gods och olika typer av markanvändning. Avstånden mäts från den närmaste vägkanten respektive närmaste spårmitt, bild från Länsstyrelsen Stockholm (2016).

1.4. Underlag

Nedan framgår vilket planeringsunderlag som nyttjats i utredningen.

HANDLING	UPPRÄTTAD AV	DATUM
Riskutredning avseende människors hälsa och säkerhet för Smedsbacken 25	Projektstaben	2025-02-25
Situationsplan enkel Novaterra	Jägnefält Milton AB	2026-10-02

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2026-10-09, Dnr 2023-15014

1.5. Kvalitetsledningssystem

Detta PM omfattas av egenkontroll enligt anvisningarna i Briabs kvalitetsledningssystem, vilket är certifierat enligt ISO 9001. Egenkontrollen omfattas av en handläggarkontroll samt en kvalitetsgranskning genomförd av en särskild utsedd kvalitetskontrollant inom Briab. Vid kontrollen används en särskild checklista för att säkerställa att relevanta krav tillgodosetts. Checklistan ser olika ut beroende på typ av uppdrag och handling. Revideringar av handlingar ska normalt genomgå samma kontroll som ovan. Mindre formaliaändringar som inte påverkar utformning i övrigt får ske av handläggare själv. I dessa fall ska detta framgå i handlingen.

1.6. Revideringar och egenkontroll

Datum och revideringsdatum samt handläggare och kvalitetsgranskare för samtliga framtagna versioner av denna handling sammanfattas i tabell nedan:

DATUM	STATUS	HANDLÄGGARE	KONTROLL
2025-11-17	Version 1	Oscar Jonsson	Jens Bengtsson
2025-11-18	Version 1.1	Oscar Jonsson	-
2026-08-20	Version 1.2	Oscar Jonsson	-
2026-10-09	Version 1.3	Oscar Jonsson	-

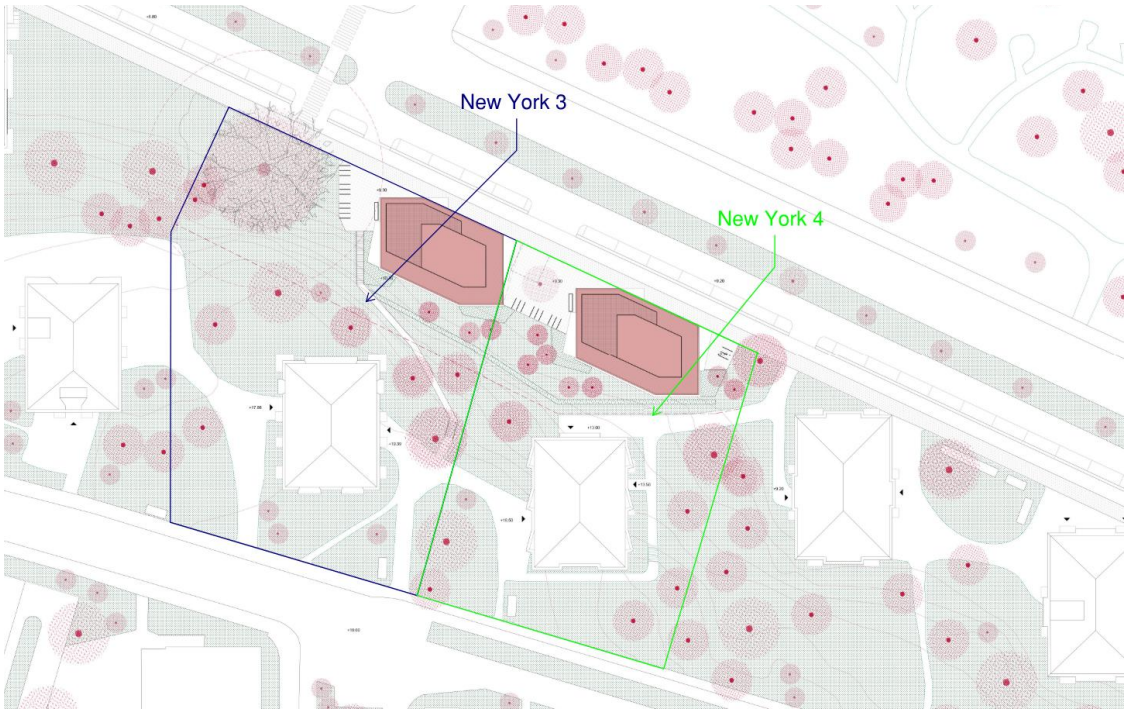
Revidering till version 1.3 innefattar mindre justeringar av kommentarer från Stadsbyggnadskontoret samt ändring av fotavtrycket.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2026-10-09, Dnr 2023-15014

2. Fastigheternas förutsättningar

2.1. Exploateringsförslag

Det förslag som presenterats ämnar stärka Tegeluddsvägens utveckling till en urban karaktär via förtätning av fastigheter (Stockholm Stad, 2025). I dagsläget är fastigheterna New York 3 och 4 bebyggda med varsitt punkthus men förslaget vill utöka med ett till punkthus om 6 våningar på respektive fastighet för både lokaler och bostäder. I Figur 2 ges en översikt av nuvarande förslag.



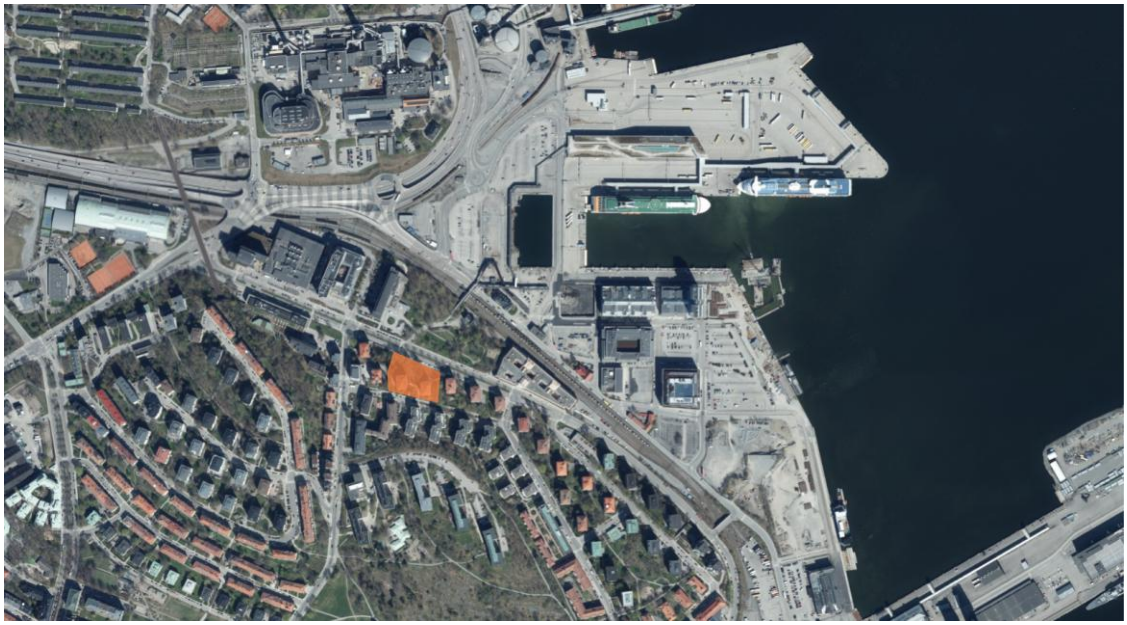
Figur 2. Översikt av nuvarande förslag för exploateringen. New York 4 är inom grönt och New York 3 inom blått område. Respektive nybyggnad är inom rött markerat område. Bild från Jägnefält Milton med ändringar av Briab.

2.2. Omgivning

Fastigheterna är belägna på Ladugårdsgärdet, Östermalm i Stockholm, mellan Tegeluddsvägen och Sandhamnsgatan. I omgivningen finns huvudsakligen bostads- och kontorsbebyggelse, grönområden, hamnområde och industrier. I Figur 3 visas fastigheternas placering i förhållande till sin omgivning.

Sedan 2020 har både oljehamnens och containerterminalens verksamhet på Loudden varit avvecklad. Denna avveckling har resulterat i en minskning av farligt-gods transporter genom Stockholm (Stockholms Stad, 2024).

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2026-10-09, Dnr 2023-15014



Figur 3. Översiktlig bild över New York 3 och 4, markerade i orange, placering i förhållande till sin omgivning. Bild från Lantmäteriet (2025) med ändringar av Briab.

Omgivningen kommer att förändras då Stockholm stad har som avsikt att exploatera Värtahamnen, Loudden och Frihamnen. Planen är att inrymma kontor och bostäder samtidigt som befintlig kryssning- och färjeterminal vid Värtahamnen är kvar.

2.3. Riskidentifierng

Nedan listas de riskkällor som identifierats i närområdet, tillsammans med en kort beskrivning av respektive riskkälla. I de fall riskkälla bedöms påverka fastigheterna kommer denna diskuteras kvalitativt i avsnitt 3. Positionerna för samtliga identifierade riskkällor samt Louddens oljehamn i förhållande till fastigheterna redovisas i Figur 4.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2026-10-09, Dnr 2023-15014



Figur 4. Identifierade riskkällors position i relation till fastigheterna. Bild från Lantmäteriet (2025) med ändringar av Briab.

2.3.1. Tegeluddsvägen

Tegeluddsvägen som passerar tätt intill fastigheterna, cirka 5 meter bort, är en utpekad sekundär transportled för farligt gods. Tegeluddsvägen har en hastighetsbegränsning på 40 km/h förbi fastigheterna och leder farligt gods transport från E20 ner mot Loudden området. Loudden var tidigare en oljehamn men all verksamhet med olja och containrar har avslutats sedan 2020 (Stockholms Stad, 2024). Avvecklingen av Louddens oljehamn innebär att kvarvarande mottagare av farligt gods transporter är bensinstationen ST1 och eventuellt någon restaurang som har gasol. Tegeluddsvägens närhet till fastigheterna resulterar i att den kan komma att påverka fastigheterna vid en olycka med farligt-gods transporter.

2.3.2. Södra hamnsvägen

Södra hamnsvägen är också en utpekad sekundär transportled för farligt gods. Närmsta vägkant till fastigheterna är cirka 150 meter bort och vägen leder farligt gods transporter från E20 ner till Frihamnen. Det långa avståndet till Södra hamnsvägen, jämför med Figur 1, resulterar i att den riskkällan avskrivs och bedöms ej påverka fastigheterna.

2.3.3. Värtabanan

Värtabanan (järnväg) vars närmsta spårmitt är cirka 140 meter bort från fastigheterna leder ner till Frihamnen, Containerterminalen och Loudden. Värtabanan har fyra spår och används för att frakta varor till och från industrier, i huvudsak Värtaverket och Cementa. Bansträckningen närmst fastigheten används främst till rangering och i dagsläget förväntas ej några större mängder transporter av farligt-gods ske på denna del av Värtabanan men det kan inträffa. Det långa avståndet, jämför mot Figur 1, och den låga mängden transporterat farligt-gods resulterar i att riskkällan avskrivs och bedöms ej påverka fastigheterna negativt.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2026-10-09, Dnr 2023-15014

2.3.4. Värtaverket

Värtaverket ligger inom 430 meter norr om aktuella fastigheter och hanterar farliga kemikalier i en sådan mängd att den omfattas av Seveso-lagstiftningens högre kravnivå. Det finns därför en risk att allvarliga kemikalieolyckor vid verksamheten kan ske vilket kan resultera i ett stort påverkansområde. Påverkansområdet bedöms ha möjlighet att sträcka sig till fastigheterna.

2.3.5. Värtahamnens färjeterminal

Vid Värtahamnens färjeterminal ankommer färjor från de baltiska länderna och Finland. Avståndet till närmsta terminal från fastigheterna är 250 meter. Det långa avståndet till denna riskkälla resulterar i att den avskrivs och bedöms ej påverka fastigheterna då det främst är olycka med brandfarliga vätskor som bedöms ske vid eventuell tankning av färjorna. Typiska riskavstånd för olyckor med brandfarliga vätskor är normalt relativt korta varför denna risk ej studeras vidare.

2.3.6. Frihamnen

I Frihamnens område finns i dagsläget ett masslogistikcenter som används för återanvändning av berg- och jordmassor. Utöver masslogistikcentret används Frihamnen av Stockholms Hamnar för kryssningsverksamhet. Kryssningsfartygen som utgår från Frihamnen är främst passagerarfartyg men de kan även lastas med viss mängd farligt gods. Avståndsmässigt är Frihamnen cirka 1 000 meter bort från fastigheterna varför Frihamnen avskrivs som potentiell riskkälla.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2026-10-09, Dnr 2023-15014

3. Kvalitativ riskbedömning

I detta kapitel kommer respektive riskkälla som potentiellt kan påverka New York 3 och 4 gås igenom och bedömas.

3.1. Tegeluddsvägen

Tegeluddsvägen som löper utmed New York 3 och 4 är i och med utpekandet som sekundär transportled en riskkälla. Loudden oljehamn har rivits, vilket innebär att antalet farligt gods-transporter har minskat betydligt. ST1s verksamhet på Frihamnen som nås via Tegeluddsvägen tillåter tankning av personbilar med bensin 95, E85, diesel och fordonsgas (St1). För leverans till andra målpunkter, som Frihamnen och exempelvis Petrobell i Frihamnen, kan samma väg nyttjas. Nedanstående bild, Figur 5, redovisar tänkt bebyggelses avstånd till Tegeluddsvägen. Förslaget innebär cirka 5 meter till kantsten bortom gång- och cykelväg och 5,8 meter till närmsta körbana från fastighet.



Figur 5. Tänkt bebyggelse med avstånd till Tegeluddsvägen. Bild från Jägnefält Milton med ändringar av Briab.

En tidigare riskutredning gjord av Projektstaben (2025) analyserar risknivåerna invid Tegeluddsvägen för Smedsbacken 25 vilket är cirka 170 meter bort från New York 3 och 4, se Figur 6. I och med de korta avstånden mellan fastigheterna bedöms de beräkningar som utförts av Projektstaben vara applicerbara även för detta projekt.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2026-10-09, Dnr 2023-15014



Figur 6. Överblick över avståndet mellan fastigheterna. Smedsbacken 25 i blått område och New York 3 och 4 i rött område. Bild från Lantmäteriet (2025) med ändringar av Briab.

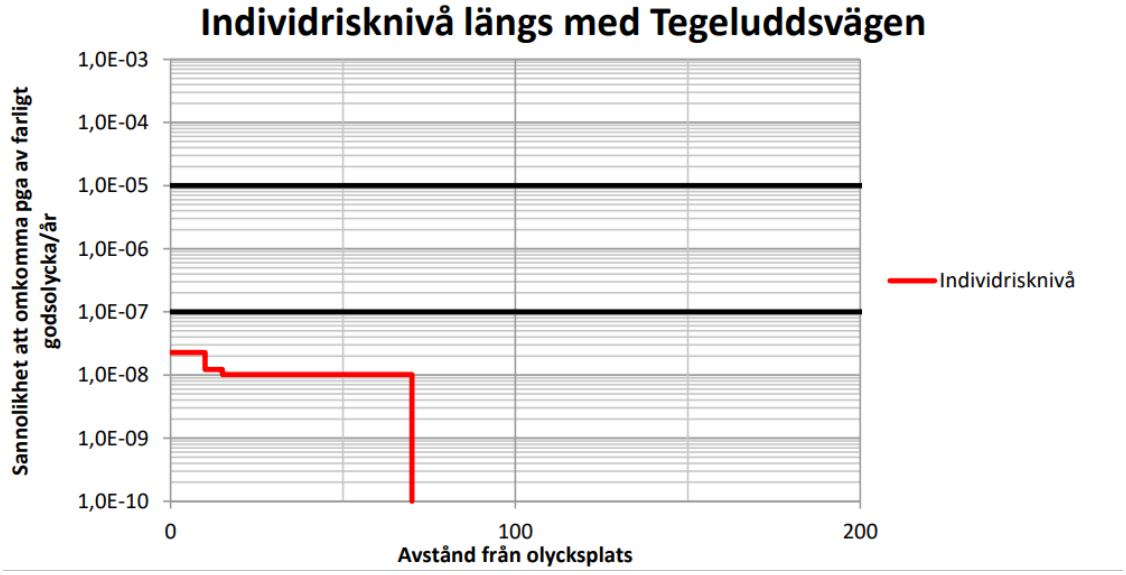
Projektstaben har i sina beräkningar använt presenterade indata i Tabell 1 för antal transporter per år samt till vilka slutdestinationer transporterna sker.

Tabell 1. Indata för individrisknivå beräkningar gjorda av Projektstaben (2025).

ADR-S KLASS	TYP AV FARLIGT GODS	ANTAL TRANSPORTER PER ÅR
2.1	Brandfarliga gaser (främst fordonsgas på växelflak)	400 (ST1)
3	Brandfarliga vätskor (främst bensin och diesel)	180 (Petrobell) 107 (ST1) 50 (Frihamnen) Totalt: 337
Totalt antal samtliga klasser		737

Givet den indata som presenterats ovan erhålls individriskkurvan som presenteras i Figur 7. Enligt den kurvan är individrisknivån ständigt under ALARP-nivån, 10^{-7} (en på tio miljoner per år). Denna beräkning med givna indata bör vara konservativ, då inga transporter antas ta Södra Hamnvägen utan samtliga transporter nyttjar Tegeluddsvägen (Projektstaben, 2025). Stockholms stads tänkta exploateringen i närområdet innebär också att risknivåerna borde minska ytterligare över tid då området kring Värtahamnen avses exploateras vidare med kontor och bostäder samt att ST1-stationen avses rivas.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2026-10-09, Dnr 2023-15014



Figur 7. Individrisknivån längs med Tegeluddsvägen, bild från Projektstaben (2025).

3.2. Värtaverket

Värtaverket hanterar farliga ämnen i form av; Eldningsolja 1, gasol, vätgas, acetylen och ammoniak. Av de ämnen som hanteras är det Eldningsolja 1 och ammoniak som potentiellt kan påverka aktuella fastigheter. De resterande farliga ämnena hanteras i mindre volymer, <4 m^3, varför dessa ej bedöms kunna påverka människors hälsa och säkerhet inom New York 3 och 4 (Stockholm Exergi AB, 2023).

Enligt verksamhetens säkerhetsrapport är en cisternbrand med Eldningsolja 1 i cistern det värsta tänkbara scenariot. Avståndet från fastigheterna till Värtaverket är 430 meter och avståndet till närmsta cistern är ännu längre, 580 meter. Vid sådana långa avstånd bedöms ej en cisternbrand ge en oacceptabel påverkan på fastigheterna. Ventilationsåtgärder bör dock övervägas med hänsyn till potentiell brandrök. Ammoniaklösningen som hanteras inom verksamheten är i vätskefas och försörjer kraftvärmeverket KVV8. Då det ej används som gas i verksamheten bedöms avståndet till New York 3 och 4 vara betryggande.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2026-10-09, Dnr 2023-15014

4. Slutsats

Den föreslagna exploateringen av New York 3 och 4 bedöms vara genomförbar ur ett riskperspektiv. Individrisknivån är låg längs med Tegeluddsvägen och med trenden i området där industrier flyttar ut och ersätts med bostäder och kontor torde detta på sikt resultera i lägre riskpåverkan.

Länsstyrelsen Stockholm har som rekommendation ett minsta avstånd på 15 meter till sekundär transportled med låg frekvens av farligt-gods transporter. Eftersom skyddsavståndet för nybyggnationen på 15 meter ej uppnås rekommenderas följande riskreducerande åtgärder att föras in som planbestämmelser på plankartan:

- Friskluftsintag placerade bort från Tegeluddsvägen och Värtaverket
- Möjlighet till utrymning bort från Tegeluddsvägen och Värtaverket ska finnas
- Obrännbar fasad mot Tegeluddsvägen ska byggas då skyddsavståndet är kort

Ovan slutsatser utgår från att Tegeluddsvägen är klassificerad som en sekundär transportled för farligt gods. Om Tegeluddsvägens klassificering skulle tas bort, borde vissa av skyddsåtgärderna kunna minskas med hänsyn till den låga individrisken.

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2026-10-09, Dnr 2023-15014

5. Referenser

Lantmäteriet. (2025). Hämtat från https://minkarta.lantmateriet.se/ 2025

Länsstyrelsen Stockholm. (2016). *Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods.* Länsstyrelsen Stockholm.

Projektstaben. (2025). *Riskutredning avseende människors hälsa och säkerhet.*

St1. (u.d.). Hämtat från https://st1.se/station/frihamnen-stockholm 2025

Stockholm Exergi AB. (2023). *Säkerhetsrapport Värtaverket, version 8.*

Stockholm Stad. (den 04 November 2025). *Bostäder och lokaler på gärdet*. Hämtat från https://vaxer.stockholm/projekt/gardet/bostader-och-lokaler-pa-gardet/ 2025

Stockholms Stad. (den 05 September 2024). Hämtat från https://vaxer.stockholm/omraden/stadsutvecklingsomraden/norra-djurgardsstaden/loudden/ 2025

Inkom till Stockholms stadsbyggnadskontor - 2026-10-09, Dnr 2023-15014