



Handläggare
Daniel Olsson
0725-838537

Till
Stadsbyggnadskontoret
Stockholms stad
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
Att: Kristina Dunker

Yttrande i samråd om planprogram för centrala Bromma, Stockholm

Storstockholms brandförsvär (SSBF) har av stadsbyggnadskontoret (SBK) fått möjlighet till yttrande avseende rubricerat ärende. Detta yttrande behandlar hantering av olycksrisker samt möjlighet till räddningsinsatser. Olycksrisker samt möjlighet till räddningsinsats ska beaktas i planprocessen för att tillgodose krav på hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor, enligt plan- och bygglagen (SFS 2010:900). Olycksrisker är dessutom att betrakta som en olägenhet enligt miljöbalken (SFS 1998:808) och ska beaktas i behovsbedömningar för planer och program samt eventuella miljökonsekvensbeskrivningar (MKB).

Hantering av olycksrisker¹

När ett planärende inkommer som remiss för första gången till SSBF utförs en övergripande riskidentifiering avseende olycksrisker inom planområdet och i dess närhet. Denna riskidentifiering utgår ifrån de databaser² SSBF har till förfogande samt den lokalkännedom SSBF har kring området. Följande typer av olycksrisker har SSBF beaktat vid denna riskidentifiering:

- Transport av farligt gods
- Riskfylld verksamhet³
- Spårbunden trafik
- Översvämning
- Suicidrisk

¹ Vad gäller termer och definitioner gällande riskhantering utgår SSBF från SS-ISO 31000:2009, Riskhantering – Principer och riktlinjer.

² SSBF:s databaser IKAROS och HELIOS samt Länsstyrelsens GIS-databas (tillgänglig via internet), utdrag 2016-03-24

³ Med riskfylld verksamhet menas verksamheter som innefattas av lag om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor (SFS 1999:381), lag om skydd mot olyckor 2 kap, 4§ (SFS 2003:779) eller verksamheter som hanterar större mängder brandfarliga eller explosiva varor enligt lag om brandfarliga och explosiva varor (SFS 2010:1011).

Utifrån riskidentifieringen har SSBF funnit ett antal riskkällor som bedöms kunna påverka risknivån inom planområdet. Dessa är följande och kommer att kommenteras var för sig i texten nedan:

- Farligt godsled
 - Drottningholmsvägen (primär transportled för farligt gods)
 - Ulvsundavägen (primär transportled för farligt gods)
 - Del av Bergslagsvägen (sekundär transportled för farligt gods)
- Riskfyllda verksamheter
 - SBK har enligt programbeskrivningen identifierat riskobjekt (bensinstationer vid Lillsjöplan och Brommaplan, biogasanläggning, Bromma reningsverk samt Bromma flygplats) inom programområdet, vilka bedöms vara av sådan karaktär att skyddsavstånd till annan bebyggelse eller skyddsåtgärder rekommenderas.
- Järnväg. Spårbunden trafik i form av tunnelbana genomskär programområdet.
- Översvämning

I övrigt har SSBF ingen kännedom om några ytterligare riskkällor i närheten till aktuellt planområde som bedöms kunna påverka planområdet i sådan omfattning att de behöver utredas vidare.

Transport av farligt gods

Enligt Länsstyrelsens^{4, 5} riktlinjer ska riskhanteringsprocessen beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 meters avstånd från farligt gods-leder. Länsstyrelsen har även angivna rekommendationer avseende skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd vilket kan vara vägledande i SBK:s riskbedömning. Länsstyrelsen rekommenderar ett skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd om 75 meter från väggkant till bostadshus och skolor. För kontor rekommenderar Länsstyrelsen istället 40 meter som skyddsavstånd. Detta avstånd kan minskas om risknivån visas vara låg alternativt om kompletterande riskreducerande åtgärder införs. Däremot rekommenderar Länsstyrelsen en bebyggelsefri zon om minst 25 meter från väggkant med transport av farligt gods, oavsett risknivå.

⁴ Riskhantering i detaljplaneprocessen, Riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods. Länsstyrelserna i Skåne län, Stockholms län och Västra Götalands län, september 2006.

⁵ Riskhänsyn vid nybebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer. Rapport 2000:1, Länsstyrelsen i Stockholms län.

Riskfylld verksamhet

Programområdet och planerad bebyggelse är lokaliserad på platser där riskexponering förekommer från flera riskfyllda verksamheter, vilket även lyfts i programbeskrivningen. SSBF ser det som mycket positivt att SBK redan i detta programskede har identifierat verksamheter inom området som idag utgör riskfyllda verksamheter. Följande är de verksamheter som SSBF känner till, och som bedöms kunna påverka risknivån inom planområdet:

- Bensinstationer vid Lillsjöplan och vid Brommaplan
- Biogasanläggning i närheten av Bromma reningsverk
- Bromma reningsverk som är klassad som farlig verksamhet utifrån LSO 2:4
- Bromma flygplats

Det bör undersökas hur ovan nämnda verksamheter kan påverka planområdet ur ett riskperspektiv.

Länsstyrelsens⁶ riktlinjer rekommenderar att riskhanteringsprocessen bör beaktas om avståndet från planerad exploatering understiger 100 meter från en bensinstations verksamhet.

Flertalet lagstiftningar ställer krav på att riskfyllda verksamheter ska ta fram riskbedömningar gällande den egna verksamheten. SSBF rekommenderar att SBK tar kontakt med aktuella verksamheter och rådgör med dem vad gäller verksamheternas riskpåverkan på planområdet. SSBF hjälper gärna SBK att tolka tillhandahållet underlag.

Spårbunden trafik

Länsstyrelsen⁷ rekommenderar en bebyggelsefri zon om 25 meter från järnväg. Skyddsavståndet från järnväg avser bland annat risker förknippat med avåkningar samt urspårning. Detta bör även kunna appliceras som rekommenderat skyddsavstånd för tunnelbanan där urspårning är en potentiell olycksrisk. Detta avstånd kan minskas om risknivån visas vara låg alternativt om kompletterande riskreducerande åtgärder införs.

⁶ Riskhänsyn vid nybebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer. Rapport 2000:1, Länsstyrelsen i Stockholms län.

⁷ Riskhänsyn vid nybebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer. Rapport 2000:1, Länsstyrelsen i Stockholms län.

Översvämningar

Enligt Länsstyrelsens översvämningsskartering⁸ ligger delar av programområdet inom områden där risk för översvämning föreligger. Enligt programbeskrivningen har delar av programområdet utpekats med förhöjd översvämningssrisk. SBK nämner i beskrivningen att vidare utredningsbehov av översvämningssrisker föreligger inom området. Om avsteg görs från Länsstyrelsens rekommendationer bör en riskbedömning eller motsvarande upprättas för att värdera översvämningssrisken inom området samt ange eventuella riskreducerande åtgärder.

SSBF:s kommentar gällande befarad risknivå

Med hänsyn till det korta avståndet mellan farligt godslederna och tänkt bebyggelse inom programområdet rekommenderar SSBF att en detaljerad riskbedömning utförs inom ramen för detta program. I denna detaljerade riskbedömning bör även riskfyllda verksamheter som SBK identifierat och som SSBF nämner i detta yttrande ingå samt även närheten till spårbunden trafik i form av tunnelbanan. SSBF rekommenderar att konsultstöd av sakkunnig upphandlas för att ta fram denna riskbedömning. SSBF hjälper gärna till med att precisera vad en sådan riskbedömning bör innehålla samt dess detaljnivå.

Risikkällor som har en stor geografisk påverkan och således kan påverka risknivån inom flera detaljplaner, bör utredas så tidigt som möjligt, gärna i programskedet. Detta utifrån följande argument:

- Att utföra en riskbedömning i ett program medför att denna kan utgöra beslutsunderlag inför kommande detaljplaner inom området. Om flera detaljplaner tas fram inom samma område blir det en effektiv och rättssäker riskhanteringsprocess. Det borde vara så att det är enklare och mer effektivt att ta fram en enhetlig riskbedömning för ett område istället för att ta fram en per detaljplan.
- Riskbedömningar som utförs i programskede kan ge information om risknivån inom området, och således kan strukturplanen anpassas utifrån detta. Ett gott exempel är att det ofta planeras kontor närmast risikkällor, eftersom kontor anses vara mindre skyddsvärda ur ett riskperspektiv än ex. bostäder, skola och vård.

Vid en detaljerad riskbedömning rekommenderar SSBF att denna bör innehålla *både* en kvalitativ och en kvantitativ bedömning av risknivåns storlek. I redovisningen av risk bör risknivån beskrivas som individrisk samt samhällsrisk⁹. Dessa bör sedan jämföras mot ett på förhand givet acceptanskriterium. Där riskreducerande åtgärder föreslås bör dessa verifieras att de ger avsett skydd¹⁰.

⁸ Länsstyrelsens översvämningsskartering kan åskådliggöras i deras GIS-databas: <http://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Stockholm/Planeringsunderlag/>

⁹ Riskanalyser i detaljplaneprocessen – vem, vad, när & hur? Rapport nr 15:2003, Länsstyrelsen i Stockholms län.

¹⁰ Riktlinjer för riskanalyser som beslutsunderlag. Faktablad nr 4:2003, Länsstyrelsen i Stockholms län.

Riskbedömningar i planprocessen ska ta hänsyn till hela planområdet och vid beräkning av samhällsrisk bör alla personer som kan förolyckas på grund av olycka ingå i analysen (även utanför detaljplaneområdet). Befintlig bebyggelse påverkas inte av retroaktiva krav vid detaljplaneändring. Detta innebär dock inte att befintliga verksamheter och byggnader kan utgöra referens för acceptabel risk eller exkluderas från riskbedömningen.

Skyddsåtgärder som bedöms nödvändiga utifrån upprättad riskbedömning bör alltid om möjligt skrivas in som planbestämmelse i plankarta. Detta för att skyddsåtgärden ska bli juridiskt bindande och vara giltig över tid.

Länsstyrelsens riktlinjer vad gäller skyddsavstånd behandlar inte flera riskkällors sammanvägda riskexponering, så kallad kumulativ effekt. Detta bör dock behandlas i den fysiska planeringen. Med detta menas att om två (eller fler) större riskkällor ligger i närheten av planområdet kan eventuellt större skyddsavstånd alternativt ytterligare riskreducerande åtgärder bli aktuellt.

I slutändan är det SBK som tar beslutet huruvida risknivån inom planområdet kan accepteras samt vilka riskreducerande åtgärder som ska krävas. Riskbedömningar utförda av konsulter utgör endast ett underlag för SBK:s beslut. Det är därför mycket viktigt att SBK förstår innebörden i riskbedömningarnas slutsatser. SSBF kan hjälpa till med att tolka riskbedömningar utförda av externa parter.

Möjlighet till räddningsinsatser

Utifrån förutsättningen att planen är i ett tidigt skede har SSBF valt att inte i detalj kommentera planerad bebyggelse utifrån ett räddningsinsatsperspektiv. Ett par punkter som SSBF bedömt som generella nog att lyfta fram beskrivs dock nedan.

Framkomlighet/Tillgänglighet

I samband med släckinsats måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas. Enligt Boverkets byggregler¹¹ bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte överstiga 50 meter. Med angreppspunkt för räddningsinsats menas entréer/tillträdesvägar till byggnadens olika delar. Detta är i grunden en projekteringsfråga, men den bör möjliggöras i plan.

För att SSBF:s fordon ska kunna framföras krävs normalt BK2-väg. Ibland behöver så kallade räddningsvägar upprättas för att räddningstjänstens fordon ska kunna nå fram till byggnader. I SSBF:s vägledningsdokument VL2014-09¹² beskrivs de förutsättningar som krävs för en räddningsväg.

¹¹ BBR 22, BFS 2011:6 med ändringar till och med BFS 2015:3

¹² VL-2014-09 Utrymning via räddningstjänstens utrustning, kan laddas ned via internet: <http://www.storstockholm.brand.se/dokumentcenter/vagledningsdokument>

Stegutrymning/Åtkomlighet

Enligt tillgängligt underlag bedömer SSBF det som troligt att räddningstjänstens utrustning kommer nyttjas vid alternativ utrymning från den planerade bebyggelsen. Om så är fallet bör det i planprocessen säkerställas att framkomlighet och åtkomlighet för SSBF:s stegutrustning är möjlig. Detta kräver även att uppställningsplatser för höjdfordon eller bärbara stegar anordnas. SSBF:s möjligheter att hjälpa till vid stegutrymning beskrivs närmare i vägledningsdokument VL2014-09¹³.

Några av byggnadernas höjd i programförslaget överstiger åtta våningar (23 meter) och medför därför att räddningstjänsten inte har förmågan att utgöra den alternativa utrymningsvägen för dessa delar av byggnaden. De måste därmed dimensioneras för utrymning utan räddningstjänstens stegutrustning.

Brandvatten

Vid planering av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten. SSBF anser därför att det bör utredas om det finns behov av nya brandposter inom området innan planen fastställs. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter. Mer information om SSBF:s syn gällande brandvatten finns i vägledningsdokument VL 2014-12¹⁴.

Övrigt

SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring riskfrågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av planprocessen.

Underlag för yttrande

Som underlag för yttrandet har SSBF tagit del av följande handlingar:

- *Programbeskrivning, samrådsförslag*. Stockholms stad. 2016-02-22.

Intern kvalitetssäkring

Detta yttrande har granskats internt av annan handläggare inom SSBF. Internkontrollant för detta yttrande är Evelina Edström, brandingenjör.

Storstockholms brandförsvär

Daniel Olsson
Brandingenjör

¹³ VL-2014-09 Utrymning via räddningstjänstens utrustning, kan laddas ned via internet:
<http://www.storstockholm.brand.se/dokumentcenter/vagledningsdokument>

¹⁴ VL-2014-12 Brandvatten, kan laddas ned via internet:
<http://www.storstockholm.brand.se/dokumentcenter/vagledningsdokument>