



RISK-PM FÖR NY DETALJPLAN

DEL AV TÄLJE 1:1, SÖDERTÄLJE KOMMUN
KUSTBEVAKNINGEN

SLUTGILTIG HANDLING

Beställare:	Södertälje kommun
Uppdragsnummer:	60252381
Uppdragsansvarig:	Lars Strömdahl
Författare:	Fredrik Fallqvist/Olof Paulin
Granskad av:	Daniel Sirensjö
Datum:	2026-04-15
Senaste rev.:	2026-04-15

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning	3
2. Metod och bedömningsgrunder	3
3. Områdesbeskrivning	5
3.1 Beskrivning av aktuellt planområde och planerad verksamhet	6
3.1.1 Alternativ markanvändning - kontor	9
4. Tidigare riskhantering	10
4.1 Översiktlig riskanalys Södertälje kommun	10
4.1.1 AstraZeneca	10
4.1.2 Södertälje kanal	11
4.1.3 Transport av farligt gods	11
4.2 Maritim riskanalys – Ny detaljplan slussholmen, Södertälje	12
4.3 Säkerhetsrapport AstraZeneca, Snäckviken	13
5. Bedömning av föreslagen markanvändning	16
5.1 Riskhänsyn till AstraZeneca Snäckviken	16
5.2 Riskhänsyn till Södertälje kanal	16
5.3 Riskhänsyn för verksamhet inom aktuellt planområde	17
5.4 Alternativ markanvändning – Kontorsverksamhet	18
5.5 Förslag på riskreducerande åtgärder	19
6. Slutsatser	20
Referenser	22

1. INLEDNING

Detta PM har upprättats på uppdrag av Södertälje kommun som utreder möjligheterna att utveckla och renovera kajområdet och Kustbevakningens verksamhet på del av fastigheten Tälje 1:1, belägen vid Västra Mälarehamnen. Detaljplanen öppnar för en ny, större stationsbyggnad med tillhörande ytor för Kustbevakningens verksamhet på den renoverade kajen. Byggnaden kommer att inrymma personalutrymmen, tekniska installationer, förråd samt plats för fordon, utrustning och båtar. Anläggningen planeras för att stärka och vidareutveckla den befintliga verksamheten och anpassas efter dess långsiktiga behov. Fastigheten omfattas av en äldre detaljplan från 2013 som i området medger markanvändning för hamn och parkering.

Inom ramen för uppdraget har även ett alternativt scenario studerats, där planområdet provas för kontorsverksamhet utan hantering av drivmedel eller annan riskgenererande verksamhet. I detta scenario utgör planområdet inte någon riskkälla för omgivningen, utan exponeras enbart för externa riskkällor i närområdet.

Syftet med detta PM är att ur ett riskperspektiv översiktligt redogöra för förutsättningarna och genomförbarheten av en ny detaljplan med den föreslagna markanvändningen. Målet är att PM:et ska kunna fungera som underlag för berörda parter samt möjliggöra för relevanta risker att hanteras på ett tillfredsställande sätt utifrån kraven i Plan- och bygglagen [1] och Miljöbalken [2].

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.

2. METOD OCH BEDÖMNINGSGRUNDER

Vald metod i detta PM är kvalitativ och utgår från en jämförelse mellan aktuellt planområde och tidigare planering i liknande riskutsatta lägen. Rapporten utgår även från följande riktlinjer:

Övergripande principer för riskhantering i aktuellt uppdrag hämtas från riskhanteringsprocessen så som den presenteras i ISO 31000 [3], se Figur 1. I nedanstående sektioner presenteras metodiken riskidentifiering och vilka bedömningsgrunder som utgjort underlag för riskhanteringen.

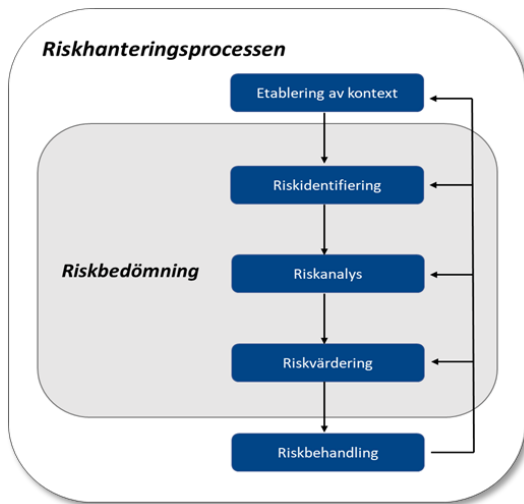
Med hänsyn till att rapporten är kvalitativ görs ingen direkt jämförelse mot DNV:s acceptanskriterier för risknivå. Närmare beskrivning av riskvärdering och hur den förhåller sig till DNV:s kriterier finns i avsnitt 5. Bedömning av föreslagen markanvändning.

Risken är bedömd och värderad i de underlag som används för bedömningen av aktuellt planområde. Riskerna på grund av närhet till Södertälje kanal är utredd avseende en närliggande detaljplan. Riskerna från AstraZenecas verksamhet bedöms med stöd av deras egna riskutredningar.

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.



Figur 1. Riskhanteringsprocessen anpassad utifrån ISO 31000.

Detta risk-PM är översiktligt till sin karaktär och utgör inte en dimensionerande riskutredning.

METODIK FÖR RISKIDENTIFIERING

Riskidentifieringen är en genomgång av potentiella riskkällor i planområdets omgivning. Identifieringen utgår från geografiska avstånd mellan planområdet och verksamheter som kan utgöra en risk. Baserat på avgränsningarna som presenteras ovan har nedanstående riskkällor beaktats i riskidentifieringen.

- Rekommenderade transportleder för farligt gods. Beaktas inom 150 meter från planområdet.
- Riskfylld verksamhet: Omfattar farliga verksamheter enligt LSO 2 kap. 4 §, drivmedelsstationer samt verksamheter som omfattas av Sevesolagstiftningen. Bensin- och drivmedelsstationer beaktas inom 100 meter och övriga inom 500 meter. Verksamheterna identifieras i samråd med kommunen, länsstyrelsen eller räddningstjänsten. I aktuellt arbete har kommun med lokal räddningstjänst använts som stöd för att utreda vilka riskkällor som bör beaktas.

Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods

Dessa riktlinjer är ett vägledande dokument utgivet av Länsstyrelsen i Stockholms län år 2016 [4]. Dokumentet syftar till att stödja kommuner och andra aktörer i den fysiska planeringen genom att ange hur risker kopplade till transporter av farligt gods bör identifieras, analyseras och beaktas i planprocessen. Riktlinjerna utgör ett tolknings- och tillämpningsstöd vid framtagande av översiktsplaner, detaljplaner och tillhörande riskutredningar, och används av länsstyrelsen vid granskning av planförslag. Riktlinjen framhåller att risker från transporter av farligt gods bör beaktas för planläggning av bebyggelse eller verksamheter inom ungefär 150 meter från närmaste transportstråk där farligt gods regelbundet passerar. Riktlinjen ligger till grund för inom vilket avstånd som vägar och järnvägar med transport av farligt gods beaktas i detta Risk-PM.

Samhällsplanering och riskhantering i anslutning till storskalig kemikaliehantering

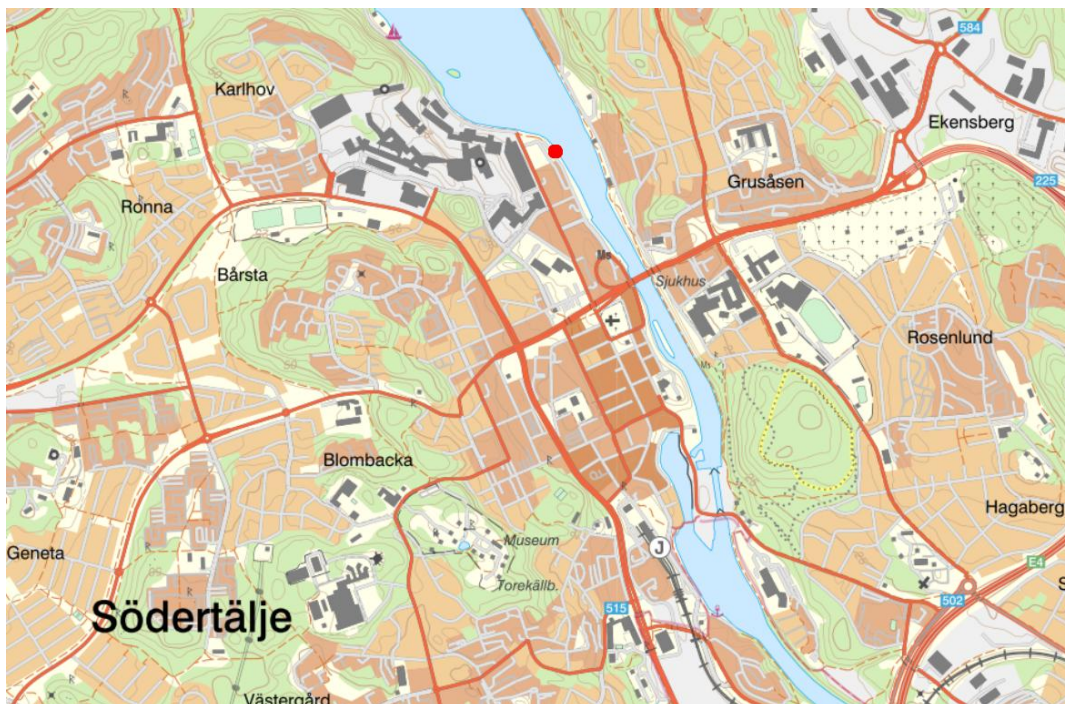
En nationell vägledning framtagen av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) i

samarbete med Boverket och Naturvårdsverket [5]. Vägledningen syftar till att stödja kommuner och andra aktörer i den fysiska planeringen enligt plan- och bygglagen (PBL) genom att beskriva hur risker kopplade till storskalig kemikaliehantering, inklusive Sevesoverksamheter och transporter av farliga ämnen, bör identifieras, analyseras och hanteras. Dokumentet används som ett övergripande metod- och tolkningsstöd vid riskbedömningar i plan- och tillståndsprocesser. I aktuell utredning används det som ett stöd för att Sevesoverksamheter i omgivningen behöver beaktas i planläggningen.

3. OMRÅDESBESKRIVNING

Planområdet är beläget i Västra Mälarehamnen i Södertälje kommun och omfattar ett kajnära område som i dagsläget nyttjas av Kustbevakningen. Detaljplanens syfte är att möjliggöra en långsiktig utveckling av den befintliga verksamheten genom att samla en ny stationsbyggnad, teknik- och förrådsutrymmen samt ytor för fordon, båtar och utrustning på samma plats som idag, men med större och mer ändamålsenliga ytor.

Området gränsar direkt till Södertälje kanal, som utgör riksintresse för farled enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. I kanalens närhet förekommer regelbunden fartygstrafik, inklusive transporter som kan omfatta farligt gods. Planområdet angränsar även till AstraZeneca-området, som är utpekad som Seveso-verksamhet enligt Sevesodirektivet. Detta ställer särskilda krav på riskhänsyn vid planläggningen, inklusive att beakta potentiella olycksrisker kopplade till hantering av kemikalier.



Figur 2 Planområdets läge markeras med röd prick. [6]

I området inom en radie på cirka 1 km kring planområdet finns även ett flertal mindre verksamheter utöver AstraZeneca och Södertälje kanal, som hanterar farligt ämnen [7]. Samtliga ligger dock på

större avstånd än 100 meter och bedöms därför inte kunna påverka aktuellt planområde, varken direkt genom sin hantering av farliga ämnen eller indirekt till följd av transport med farligt gods till dessa verksamheter.

3.1 Beskrivning av aktuellt planområde och planerad verksamhet

De planerade byggnaderna inom planområdet kommer att inrymma verksamhetslokaler i form av kontor samt utrymmen för tillfällig övernattnig [8]. Verksamheten bemannas av personal i varierande omfattning, med uppskattningsvis cirka 15–30 personer i arbete, beroende på tidpunkt och veckodag. Personal kommer att vistas i lokalerna dagligen och övernattnig förekommer återkommande, i varierande omfattning, vid flera tillfällen per månad.

Verksamheten bedrivs kontinuerligt över dygnet. Bemanning kan vid behov även ske med personal och enheter från andra stationer, exempelvis för att upprätthålla beredskap kopplad till skydd av råvattentäkten. Detta innebär att personbelastningen och verksamhetens intensitet kan variera över tid.

Den dygnet-runt-baserade verksamheten medför transporter till och från området, såväl på land som till sjöss. Vid ordinarie drift rör det sig främst om personal- och servicefordon, medan tyngre transporter kan förekomma i samband med miljöoperationer. Sådana transporter kan omfatta leverans och hantering av sjösläp, strandbekämpningsutrustning samt containrar.

Bränsleleveranser till området sker regelbundet, uppskattningsvis en till fyra gånger per månad, beroende på lagringsvolym och verksamhetens omfattning. De bränslen som hanteras är bensin och diesel. Inom verksamheten förekommer även lagring av oljor såsom motorolja, växellådsolja och hydraulolja, samt kemiska produkter som spolarvätska, fordonstvättmedel och avfettningsmedel. Samtliga kemiska produkter och oljor förvaras i för ändamålet avsedda skåp eller behållare.

Vidare planeras en sludgetank för hantering av slagvatten och spillolja från maskiner, sannolikt placerad under mark. Inom området kommer även en miljöstation att finnas för tillfällig lagring av annat miljöfarligt avfall, såsom batterier, oljefilter och liknande avfall.

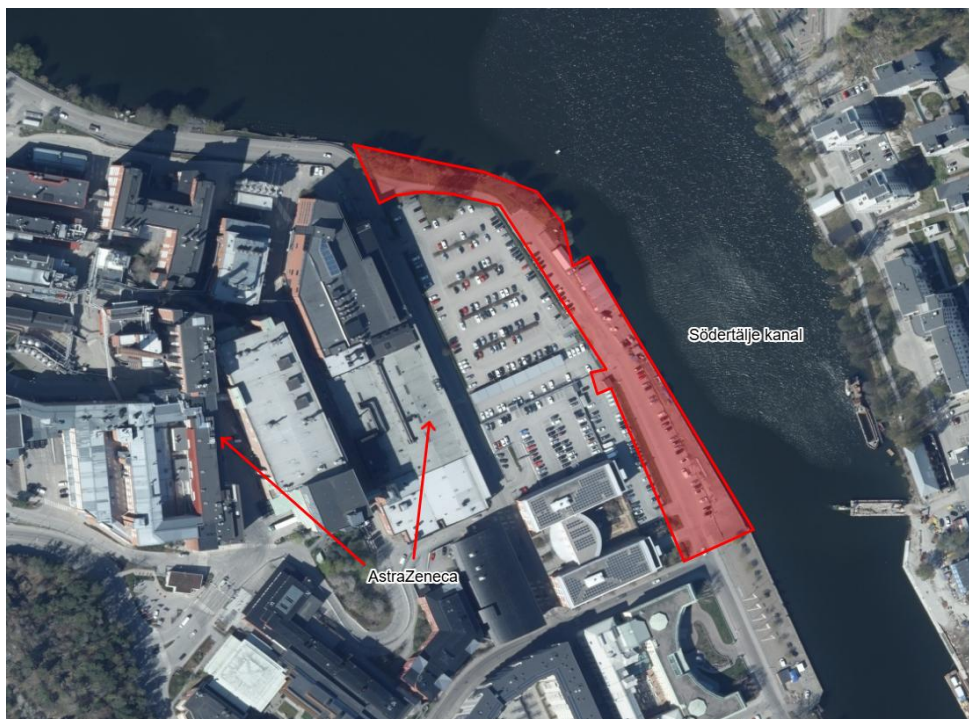
I samband med miljöinsatser förekommer hantering av oljekontaminerade länsor. Dessa förvaras tillfälligt i öppna kärl med en yta om cirka 1,5 m² i väntan på borttransport för destruktion.

Slutligen förekommer förvaring av en begränsad mängd ammunition avsedd för tjänstevapen inom verksamheten.

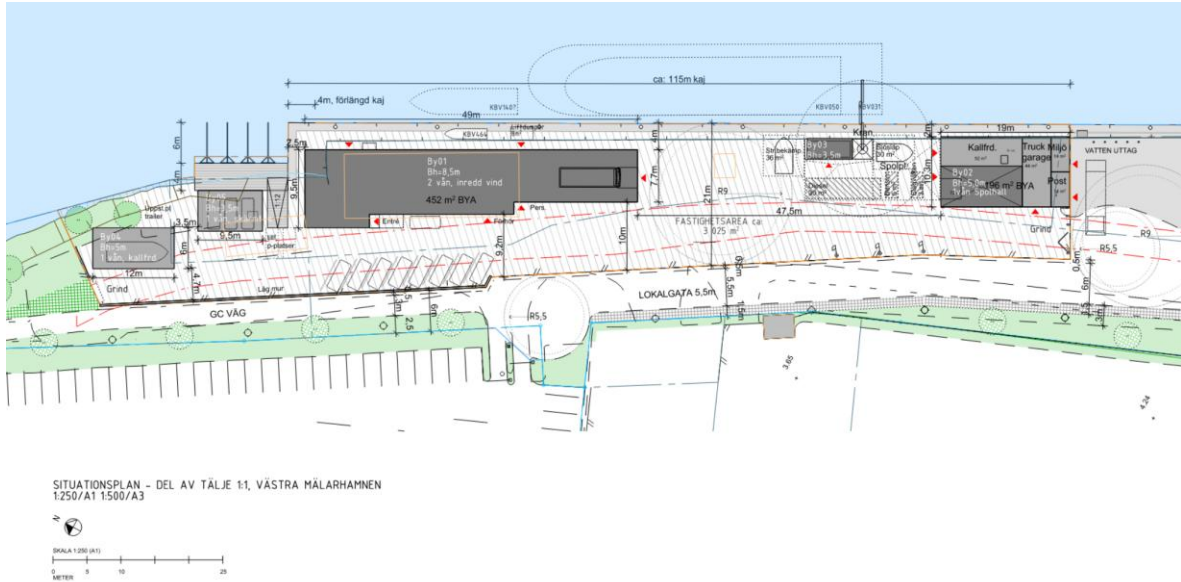
Platsen för Kustbevakningens nya station har valts ut efter ett grundligt arbete med alternativa platser [8]. Stationen behöver ligga nära farleden då det är relativt grunt utanför denna och en annan placering skulle medföra muddring och undervattenssprängning. Placeringen är även lämplig utifrån att det finns en kaj och annan infrastruktur på plats. Sjöfartsverket har varit delaktig i processen med val av plats.



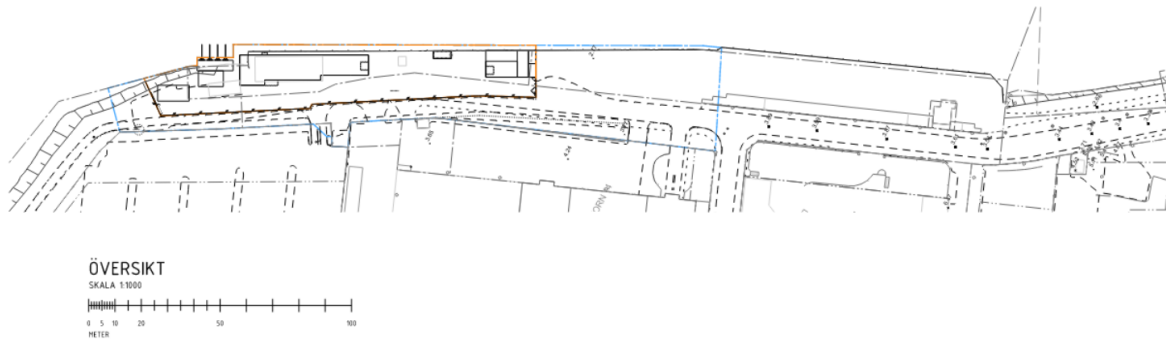
Figur 3 Planområdet med markerade plangränser.



Figur 4. Planområdet i förhållande till Södertälje kanal och AstraZeneca. [6]



Figur 5. Situationsplan (del av), skiss för diskussion daterad 2026-02-03 [9].



Figur 6. Översikt av aktuellt område från situationsplan [9].

Riskkällorna som identifierats består av följande:

- **Sjötrafik i Södertälje kanal**
Planområdet ligger i direkt anslutning till Södertälje kanal vilket primärt innebär risker kopplat till kollision och transport av farlig gods i farleden.
- **AstraZeneca Snäckviken**
I planområdets omgivning ligger AstraZenecas verksamhet som klassas som en Seveso-anläggning och hanterar därmed stora mängder farliga ämnen.
- **Transport av farligt gods**
Utöver Södertälje kanal kan farligt gods transporter förekomma på närliggande vägnät.
- **Verksamhetsspecifika risker inom planområdet**
Kustbevakningens verksamhet innefattar hantering av drivmedel, teknisk utrustning och tunga fordon. Det innebär att risker kopplat till brand, explosion och arbetsmiljö är aktuella.

3.1.1 Alternativ markanvändning - kontor

Som alternativ markanvändning har även kontorsverksamhet utan hantering av drivmedel eller annan riskgenererande verksamhet studerats. I detta scenario utgår lagring av brandfarliga vätskor och övriga verksamhetsspecifika riskkällor inom planområdet. Detta alternativ bedöms innebära att fler människor kommer vistas i lokalerna dagtid, men få eller inga personer nattetid. Den alternativa markanvändningen behandlas vidare i kapitel 5.4.

4. TIDIGARE RISKHANTERING

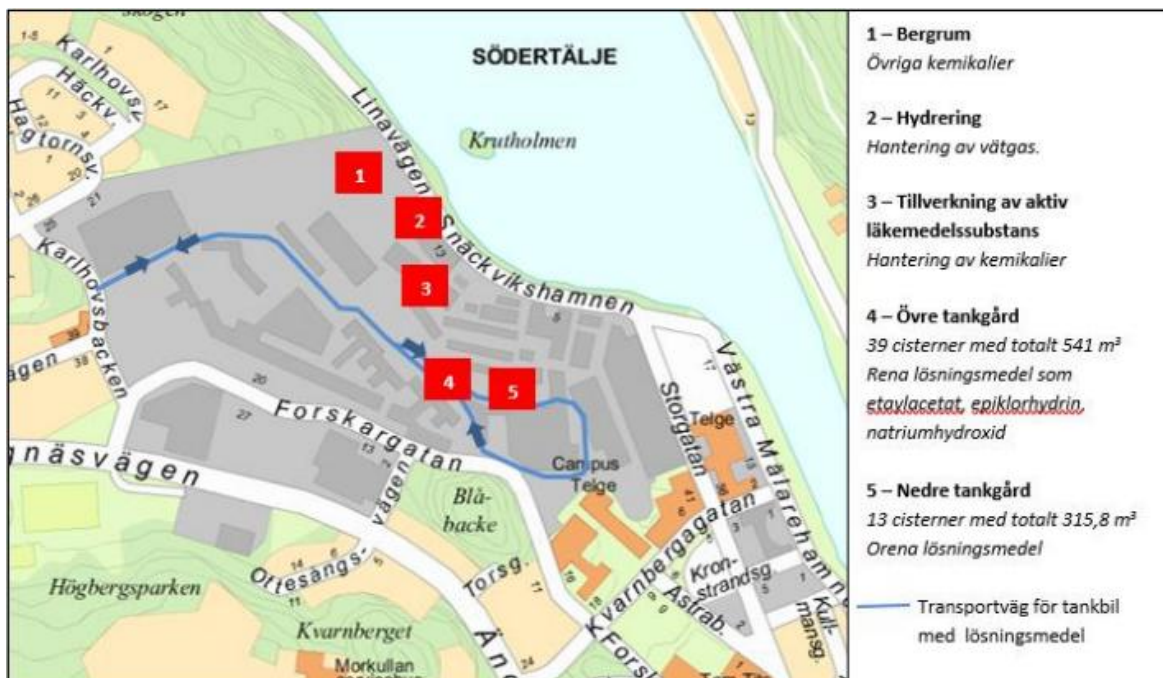
I detta kapitel redovisas kortfattat resultat av tidigare riskutredningar för områden i närheten av aktuellt planområde. Nedan redovisas de riskutredningar som nyttjats för att underbygga resonemanget.

4.1 Översiktlig riskanalys Södertälje kommun

Översiktlig riskanalys Södertälje kommun är ett kommunövergripande planeringsunderlag framtaget på uppdrag av Södertälje kommun av Brandskyddslaget år 2019. Dokumentet syftar till att ge en samlad överblick över de mest betydande riskkällorna inom kommunen, såsom transportleder för farligt gods på väg och järnväg, farleder, Sevesoverksamheter, bensinstationer och industriområden. Riskanalysen är avsedd att användas som stöd i den fysiska planeringen enligt plan- och bygglagen och anger rekommenderade skyddsavstånd samt behov av riskhänsyn vid exploatering. Analysen är översiktlig till sin karaktär och kan i vissa fall utgöra tillräckligt underlag för detaljplanering, men behöver kompletteras med plats- och projektspecifika riskutredningar vid behov. [10]

4.1.1 AstraZeneca

AstraZenecas anläggning i Snäckviken utgör en Sevesoverksamhet och identifieras i den översiktliga riskanalysen som en betydande punktkälla för kemikalierisk i Södertälje kommun. Vid anläggningen hanteras stora mängder farliga ämnen. Ämnena som lagras är huvudsakligen brandfarliga varor, men består även av giftiga ämnen. Exempelvis lagras epiklorhydrin och brom i tankgårdar och bergrum, se figur Figur 7.



Figur 7 Riskkällor inom AstraZenecas verksamhet i Snäckviken. [10]

Riskanalysen redovisar att dödliga koncentrationer vid ett kemikalieleckage i huvudsak bedöms uppstå inom verksamhetsområdet. Vid större utsläpp av epiklorhydrin kan dock koncentrationer som orsakar allvarliga skador spridas upp till cirka 130 meter från anläggningen. Mot denna bakgrund rekommenderas att känsliga verksamheter lokaliseras på större avstånd samt att ventilationstekniska åtgärder vidtas för byggnader med stadigvarande vistelse inom detta avstånd.

Transporter av farliga ämnen till och från AstraZenecas anläggning sker via väg och utgör en integrerad del av verksamheten. Leveranser av lösningsmedel sker flera gånger per vecka och epiklorhydrin levereras i genomsnitt en till två gånger per kvartal med tankbil. Transportvägarna är redan begränsade och alternativa transportvägar bedöms inte vara realistiska, vilket innebär att befintliga transportleder även fortsättningsvis är dimensionerande för riskbilden i området.

4.1.2 Södertälje kanal

Södertälje kanal utgör den huvudsakliga sjöfartsleden mellan Saltsjön och Mälaren och trafikeras årligen av cirka 2 600 godsartyg samt omkring 10 000 fritidsbåtar. Handelssjöfarten sker i huvudsak med mindre till medelstora lastfartyg som trafikerar mälarhusarna, och en betydande andel av trafiken sker nattetid. I kanalen förekommer även transporter av farligt gods, vilket gör den till den mest betydande maritima riskkällan i Södertälje kommun.

Enligt den översiktliga riskanalysen utgörs farligt gods som transporteras i Södertälje kanal till stor del av petroleumprodukter, vilka bedöms utgöra cirka 45 procent av de farligt-gods-transporter som förekommer. Därutöver förekommer även andra klasser av farligt gods, såsom explosiva ämnen, gaser, oxiderande ämnen och frätande ämnen. Transporterna är dock reglerade, bland annat genom att möte mellan fartyg lastade med farligt gods inte är tillåtet i kanalen, vilket reducerar sannolikheten för allvarliga olycksscenarioer.

Kanalens utformning, med begränsad bredd och fasta kajkanter, innebär att olycksrisker i första hand är kopplade till grundstötning, kollision med kaj eller tekniska fel vid passage. Samtidigt medför den låga tillåtna hastigheten i kanalen, cirka 6 knop, samt att större fartyg i praktiken framförs med hastigheter runt 4 knop, att konsekvenserna av en kollision begränsas. Detta innebär att sannolikheten för omfattande konsekvenser vid en olycka bedöms vara relativt låg, även om konsekvenserna lokalt kan bli allvarliga vid ett utsläpp av farligt gods.

Den översiktliga riskanalysen anger att riskerna kopplade till Södertälje kanal är av lokal karaktär och främst relevanta för mark- och vattenområden i direkt anslutning till kanalens kajer. För ny bebyggelse i kanalnära lägen innebär detta att riskhänsyn ska tas avseende markanvändning, skyddsavstånd och byggnadsutformning, särskilt vid planering av känslig verksamhet. Kanaltrafiken bedöms dock inte ge upphov till en sådan risknivå att exploatering generellt ska undvikas, utan riskerna kan hanteras genom anpassad planering och vid behov riskreducerande åtgärder. [10]

4.1.3 Transport av farligt gods

Den översiktliga riskanalysen identifierar Södertälje kanal som den huvudsakliga transportleden för farligt gods i kommunen och anger att risker kopplade till farligt gods i hamn- och kanalnära områden, såsom Västra Mälarhusarna, i huvudsak är av lokal karaktär. Någon särskild utpekad transportled för farligt gods inom hamnområdet redovisas inte, och förekommande farligt godstransporter bedöms vara kopplade till sjöfarten i kanalen samt till verksamhetsbundna transporter i området.

4.2 Maritim riskanalys – Ny detaljplan slussholmen, Södertälje

Den maritima riskanalysen för Slussholmen i Södertälje har tagits fram av RISE/SSPA på uppdrag av Södertälje kommun som ett kompletterande underlag till ny detaljplan [11]. Analysen syftar till att belysa sjöfartsrelaterade risker inom planområdet, med särskilt fokus på transporter av farligt gods i Södertälje kanal samt påseglingsrisker kopplade till passerande fartyg. Riskanalysen baseras på AIS-data, statistik över historiska olyckor samt etablerad maritim riskanalysmetodik och redovisar både identifierade olycksscenarier och exempel på riskreducerande åtgärder för att säkerställa människors hälsa och säkerhet i samband med planerad bebyggelse. Slussholmens placering i förhållande till aktuellt planområde framgår av Figur 8 nedan.



Figur 8. Översiktlig bild som visar ungefärlig placering av detaljplan för Slussholmen i förhållande till aktuell plan, se röda markeringar. [6]

Analysen av Slussholmen utgör därmed ett relevant referensunderlag för att förstå och beskriva de typer av sjöfartsrelaterade risker som kan förekomma längs Södertälje kanal. Även om det aktuella planområdet vid Västra Mälarehamn skiljer sig från Slussholmen avseende markanvändning har de gemensamt att båda områdena är belägna i direkt anslutning till samma farled och exponeras för

likartad fartygstrafik. De riskkällor som identifierats i den maritima riskanalysen för Slussholmen, såsom påseglingsrisker samt olycksscenarier kopplade till fartygsbränder och transporter av farligt gods, bedöms därför vara principiellt tillämpliga även för Västra Mälarehamn. Samtidigt ska det noteras att risknivåer och konsekvenser i föreliggande planområde påverkas av områdets specifika förutsättningar. Exempelvis är kanalen bredare vid aktuellt objekt vilket generellt medför en lägre riskexponering för bland annat påsegling jämfört med Slussholmen.

Påseglingsrisker i anslutning till Södertälje kanal är kopplade till att passerande fartyg tillfälligt kan avvika från avsedd kurs till följd av tekniska fel, mänskliga misstag eller yttre omständigheter. Exempel på sådana felhändelser är maskin haveri, total strömförlust (s.k. blackout), roderfel eller bristande situationsuppfattning hos fartygsbefäl under manöver i trånga farledsavsnitt. Södertälje kanal trafikeras under kontrollerade former med hastighetsbegränsning och lotsplikt för större fartyg, vilket utgör viktiga riskreducerande faktorer.

Inom Slussholmen omfattar markanvändningen en kombination av allmän platsmark och publika verksamheter i nära anslutning till Södertälje kanal. Området innehåller bland annat parker och vistelseytor, gångstråk, bryggor, restaurangverksamhet med uteserveringar, samlingslokaler samt tekniska funktioner kopplade till sluss- och kanalverksamheten. Markanvändningen medför därmed regelbunden vistelse av allmänhet, inklusive barn, i direkt exponering mot farleden.

Riskanalysen visar att sannolikheten för påseglingsolyckor och allvarliga olyckor med farligt gods i Södertälje kanal är låg. Detta motiveras bland annat av kanalens reglerade trafikförhållanden med hastighetsbegränsning, lotsplikt för större fartyg samt en väl samlad trafikbild med få historiska incidenter. Vidare medför de låga hastigheterna i kanalen att konsekvenserna av en eventuell påsegling begränsas. Konsekvenserna av en påsegling bedöms i huvudsak leda till materiella skador på kajläggningar, bryggor eller tekniska konstruktioner. Analysen visar att fartyg vid avvikelser från kurs sannolikt bromsas upp genom grundstötning eller kontakt med ledverk innan byggnader eller skyddsvärda funktioner på land kan påverkas. Risken för direkt personpåverkan bedöms därmed vara begränsad och i huvudsak kopplad till personer som vistas direkt på kajer eller bryggor.

För olycksscenarier kopplade till farligt gods bedöms sannolikheten för brand, explosion eller utsläpp vara mycket låg, och historisk statistik visar att sådana händelser är ytterst ovanliga i Södertälje kanal. Vid ett hypotetiskt olycksscenario kan påverkan bestå av värmestrålning eller rök- och gasspridning, men konsekvensernas omfattning bedöms vara begränsade till följd av avstånd, kort exponeringstid samt möjligheter till utrymning. Sammantaget visar riskanalysen att både sannolikhet och konsekvens för identifierade sjöfartsrelaterade olycksscenarier ligger på en nivå som kan anses acceptabel för den aktuella markanvändningen. Riskanalysens slutsats är att med beaktande av föreslagen utformning av området och tillämpning av grundläggande riskhänsyn bedöms Slussholmen kunna nyttjas enligt detaljplanen utan att människor exponeras för oacceptabla risker till följd av fartygstrafiken i Södertälje kanal.

4.3 Säkerhetsrapport AstraZeneca, Snäckviken

Inom AstraZeneca hanteras flera farliga kemikalier med brandfarliga och giftiga egenskaper. Risker med dessa ämnen som skulle kunna medföra en allvarlig kemikalieolycka har utretts och analyserats inom ramen för verksamhetens eget arbete med säkerhetsrapport enligt kraven från Sevesolagstiftningen [12]. Ett antal typfall har valts ut för noggrannare konsekvensuppskattningar. Resultatet visar att störst risk för påverkan på omgivningen uppstår vid olyckor med utsläpp av

epiklorhydrin och vid vätgasexplosion. Även bromutsläpp kan ha viss påverkan men det handlar då om övergående besvär. Risknivåerna bedöms vara tolerabla om det ej är praktiskt möjligt eller ekonomiskt försvarbart att sänka risken. I Figur 9 visas spridningsberäkningar vid epiklorhydrinutsläpp vid den vanligaste vindriktningen (sydvästlig vind). Figur 10 visar riskområde vid vätgasexplosion. Byggnaden för vätgashantering ligger nordväst om aktuellt planområde, på ett avstånd om cirka 300 meter, se Figur 11.



Figur 9. Spridningsberäkning med utsläpp av epiklorhydrin (cirka 5,7 ton) vid den vanligaste vindriktningen (sydvästlig). Blå linjer visar IDLH-värden (Immediately Dangerous to Life and Health) [12]



Figur 10. Riskområdet för övertryck i storleksordningen 0,3 bar från vätgasexplosion i hydreringslokal. [12]



Figur 11. Ungefärligt avstånd mellan byggnad inom AstraZeneca med vätgas (gul markering) och aktuellt planområde (ungefärlig placering inom röd markering) [6]

5. BEDÖMNING AV FÖRESLAGEN MARKANVÄNDNING

De riskkällor som identifierats i detta PM, som bedöms kunna medföra störst påverkan på aktuellt planområde, utgörs av Sevesoverksamheten AstraZeneca Snäckviken och Södertälje kanal med transport av farligt gods. Inom planområdet kommer planerad verksamhet (Kustbevakningen) innebära hantering av farliga ämnen som kan utgöra en viss risk för omgivningen. Denna verksamhet ger också upphov till transporter av farligt gods. Det handlar framför allt om hantering av drivmedel för fartyg i form av diesel och bensin.

Ett alternativt scenario bedöms också där området prövas för kontorsverksamhet utan intern hantering av drivmedel eller annan verksamhet som exponerar omgivningen för någon risk.

Bedömningarna i detta PM görs i huvudsak baserat på tidigare riskutredningar för områden och verksamheter i närheten av den aktuella fastigheten. Även riktlinjer och vägledning från myndigheter används som stöd av bedömningarna. Värdering mot DNV:s kriterier görs inte med följande motivering.

I AstraZenecas riskanalys har inga kvantitativa risknivåer presenterats som kan jämföras mot kriterier av typen DNV förslagit, men riskbedömningen förutsätts uppfylla kraven på en Sevesoverksamhets riskhanteringsarbete och beskrivning av påverkan på sin omgivning, då den har genomgått myndighetsgranskning och tillsyn utifrån Sevesolagen. Den bedöms därför som lämplig att utgå från för bedömningen av risker från AstraZenecas verksamhet.

I riskanalysen för Slussholmen, som används som underlag för bedömning av risker från Södertälje kanal, har fartygsbrand som påverkar tredje person samt brand eller explosion i last av farligt gods, bedömts ha så pass låg sannolikhet att det inte är relevant att uppskatta individ- eller samhällsrisik. Inga direkta jämförelser går därmed att göra mot värderingskriterier enligt DNV:s förslag.

Slutsatser och resultat är dock anpassade för den specifika platsens lokalisering och förutsättningar samt för planerad markanvändning.

5.1 Riskhänsyn till AstraZeneca Snäckviken

Riskerna från hantering av farliga ämnen inom AstraZeneca Snäckviken bedöms kunna påverka aktuellt område och bör beaktas i planen. Riskerna har utretts i flera tidigare riskutredningar och resultaten visar att det inte kan uteslutas att ett gasmoln vid ett stort utsläpp av epiklorhydrin skulle kunna påverka aktuellt område. Sannolikheten för detta bedöms som låg då det förutsätter att både ett mycket stort utsläpp sker samtidigt som vinden ligger på mot planområdet. Riskerna kan ändå inte uteslutas och bör beaktas i planen i rimlig omfattning. Åtgärder som minskar risken för att exponeras av ett utsläpp med giftig gas bör regleras i planen för byggnader där människor kommer att vistas stadigvarande. Riskbedömningen anses därför relevant som underlag för aktuell detaljplan.

5.2 Riskhänsyn till Södertälje kanal

Risker med fartyg på Södertälje kanal har också utretts noggrant i tidigare riskhantering [10] [11]. Farligt gods transporteras regelbundet i kanalen, men fartygstrafiken är reglerad i flera avseenden för att hålla en hög säkerhet. Regleringarna inkluderar krav på lots vid större fartygspassager, att

farligt gods-transporter inte får mötas i kanalen, och att tillåten hastighet är låg. Detta medför att sannolikheten för olyckor med stora konsekvenser blir låg. Historisk statistik visar också att olyckor med farligt gods är mycket ovanliga. Riskhänsyn bör ändå tas vid planering av ny bebyggelse i kanalnära läge och anpassning av byggnadsutformning bör övervägas. I detaljplanen för Slussholmen söderut i kanalen bedömdes risknivån acceptabelt låg och inte medföra krav på särskilda åtgärder för bebyggelsen förutsatt goda utrymningsmöjligheter bort från kanalen. Underlaget bedöms ändå relevant och lämpligt för aktuell detaljplan då platsen är i närheten av aktuellt planområde och underlaget är framtaget för detaljplan. I aktuell plan behöver bebyggelsen för sin funktion vara placerad nära kanalen. Platsen har bedömts som lämplig i en utredning där alternativ för placering av Kustbevakningens verksamhet jämförts. Risken för påverkan från fartyg med allvarliga konsekvenser för människor inom planområdet bedöms mot bakgrund av tidigare utredningar som låg. Med tanke på Kustbevakningens funktion vid en olycka, bör de som befinner sig inom planområdet snabbt larmas vid en olyckshändelse eller fara för händelse som kan påverka planområdet. Samtidigt kommer övernattnings ske inom planområdet, därför bör byggnader med stadigvarande vistelse och i synnerhet lokaler där övernattnings ska ske, utföras med hänsyn till risken för olyckor med farligt gods eller fartygsbrand på kanalen. Åtgärder som skyddar mot gasutsläpp och giftig brandrök bör vidtas. Även goda utrymningsmöjligheter bort från kanalen bör säkerställas i planerad bebyggelse.

5.3 Riskhänsyn för verksamhet inom aktuellt planområde

Inom den aktuella verksamheten kommer bensin och diesel förvaras som kan ställa krav på avstånd till olika verksamheter och byggnader i omgivningen. Utifrån situationsplan med ritningar från ett tidigt skede framgår att 30 m³ diesel och 5 m³ bensin kan komma att bli aktuellt. Då bränsletankens placering planeras vara under mark finns inga rekommenderade generella skyddsavstånd att utgå från. Hanteringen kommer att behöva tillstånd enligt lag (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor. För detta tillstånd kommer en riskutredning behöva tas fram som visar att anordningen är placerad på ett betryggande sätt med hänsyn till brandpåverkan från omgivningen, risken för skador på omgivningen genom brand eller explosion samt möjligheten att utrymma området vid brand.

Planerad lagring av drivmedel enligt omfattningen i föregående stycke bedöms vara genomförbart inom planområdet. Om cisternen placeras under mark, krävs sannolikt inga större skyddsavstånd till omgivningen. Påfyllningsanslutningen och andra delar ovan mark behöver dock fortfarande beaktas särskilt vilket sker inom ramen för en tillståndsansökan för den specifika hanteringen av brandfarlig vara. Rekommenderade avstånd till påfyllningsanslutning framgår av Figur 12 nedan.

Avstånd i meter mellan	Byggnad av obrännbart material, utan öppningar	Byggnad av brännbart material eller stor mängd brännbart material ^c	Brandfarlig verksamhet	Parkerade fordon (person- bilar/tyngre fordon)	Utrymningsväg från svårutrymda lokaler	
Stålcisterner	$V^a \leq 10 \text{ m}^3$, $TTP^a < 300 \text{ }^\circ\text{C}$	-- ^d	20 ^b	25 ^b	6/8 ^b	50 ^b
	$10 \text{ m}^3 < V^a \leq 100 \text{ m}^3$, $TTP^a < 300 \text{ }^\circ\text{C}$	-- ^d	18 ^b	25 ^b	6/8 ^b	100 ^b
	$V^a \leq 10 \text{ m}^3$, $TTP^a \geq 300 \text{ }^\circ\text{C}$	-- ^d	15 ^b	20 ^b	6/8 ^b	50 ^b
	$10 \text{ m}^3 < V^a \leq 100 \text{ m}^3$, $TTP^a \geq 300 \text{ }^\circ\text{C}$	-- ^d	15 ^b	20 ^b	6/8 ^b	100 ^b
	Cisterner av plast	-- ^d	35 ^b	35 ^b	10/15*	100 ^b
	Påfyllningsanslutning för tankbil	5	25	25	6/8	50

Figur 12. Minsta avstånd i meter vid placering av lösa behållare eller cisterner ovan mark utomhus (oavsett om det är inom egen verksamhet eller i förhållande till annan verksamhet) [13].

Med hänsyn till planområdets storlek och avstånden till byggnader i omgivningen bedöms beskriven verksamhet enligt ovan vara möjlig att bedriva inom planområdet utan att särskilda avstånd regleras i detaljplanen.

5.4 Alternativ markanvändning – Kontorsverksamhet

Som alternativ till Kustbevakningens verksamhet har planområdet översiktligt prövats för kontorsverksamhet utan hantering av drivmedel eller annan riskgenererande verksamhet. I detta scenario utgår lagring av brandfarliga vätskor, ammunition, tunga fordon samt övriga verksamhetsspecifika riskkällor kopplade till Kustbevakningens drift. Planområdet bedöms därmed inte ge upphov till någon olycksrisk som kan påverka omgivningen, utan exponeras enbart för de externa riskkällor som redovisats i detta PM.

Kontorsverksamhet bedöms innebära en högre personbelastning jämfört med den verksamhet som beskrivits för Kustbevakningen, där personantalet uppskattats till cirka 15–30 personer beroende på tidpunkt och veckodag. I det alternativa scenariot antas därför att fler personer kan vistas i byggnaden under vardagar. Samtidigt förutsätts kontorsverksamhet i regel vara begränsad till normala kontorstider och, till skillnad från huvudscenariot, inte omfatta återkommande övernattning. Detta innebär att exponeringen för externa olyckshändelser i viss mån förändras: personantalet kan vara högre dagtid, medan vistelse kvälls- och nattetid minskar eller helt utgår.

De externa riskkällor som är relevanta för planområdet är oförändrat AstraZeneca Snäckviken samt sjöfarten i Södertälje kanal. Planområdets lokalisering innebär att det inte helt kan uteslutas att planområdet kan påverkas vid ett större kemikalieutsläpp från AstraZeneca under ogynnsamma förhållanden. Tidigare riskhantering visar dock att dödliga koncentrationer i huvudsak bedöms uppstå inom verksamhetsområdet och att påverkan på omgivningen förutsätter ett större utsläpp i kombination med vindriktning mot planområdet. Mot denna bakgrund bedöms sannolikheten för påverkan på planområdet som låg, men att riskhänsyn ändå är motiverad för byggnader med stadigvarande vistelse.

Kontorsverksamhet utgör stadigvarande vistelse, men bedöms inte vara en känslig verksamhet i den mening som normalt avses i fysisk planering, såsom bostäder, vård eller skola. Kontorsmiljöer kännetecknas typiskt av att personer är vakna, rörliga och har god förmåga att tillgodogöra sig information och agera vid larm. Den tidsmässiga begränsningen till kontorstid, samt avsaknad av övernattnings, bedöms vidare minska sårbarheten jämfört med verksamheter där personer vistas eller sover nattetid. Sammantaget innebär detta att det är rimligt att hantera den kvarstående risken genom byggnadstekniska och organisatoriska förutsättningar, snarare än genom begränsningar i markanvändningen.

Avseende Södertälje kanal har tidigare utredningar visat att sannolikheten för olyckor med allvarliga konsekvenser är låg, bland annat till följd av reglerade trafikförhållanden, låga hastigheter och lotsplikt för större fartyg. Riskbilden bedöms vara av lokal karaktär och främst relevant i direkt anslutning till kajer. För kontorsverksamhet bedöms exponeringen generellt vara lägre än för verksamheter med omfattande vistelse på kaj, bryggor eller andra publika ytor i direkt anslutning till farleden, då vistelsen huvudsakligen sker inomhus och tillträdet till byggnaden är kontrollerat. Ett högre personantal dagtid kan öka den potentiella konsekvensen om en olycka skulle inträffa, men detta bedöms motverkas av att kontorsverksamhet normalt har goda möjligheter till snabb informationsspridning och utrymning samt att vistelse kvälls- och nattetid minskar.

Mot bakgrund av ovanstående bedöms planområdet vara lämpligt för kontorsverksamhet ur risksynpunkt, under förutsättning att riskhänsyn beaktas i byggnadsutformningen. Det innefattar i synnerhet åtgärder som minskar risken för exponering vid ett gasutsläpp eller brandrök, såsom placering av friskluftsintag och möjlighet att stänga ventilation, samt att utrymning kan ske i riktning bort från Södertälje kanal och AstraZenecas verksamhet. I jämförelse med huvudscenariot bedöms risknivån vara lägre, då interna riskkällor inom planområdet utgår och riskhanteringen begränsas till att avse externa riskkällor.

5.5 Förslag på riskreducerande åtgärder

Riskreducerande åtgärder väljs i första hand för att skydda mot potentiella olyckor med de ämnesklasser av farligt gods som står för det största riskbidraget. I aktuellt fall innebär det att åtgärder som begränsar konsekvenser vid olyckor med giftiga gaser prioriteras.

Sammanfattningsvis rekommenderas följande riskreducerande åtgärder för byggnader avsedda för stadigvarande vistelse:

- Placera friskluftsintag till ventilation på tak och så högt upp som möjligt.
- Ventilationen bör vara centralt avstängningsbar.
- Utrymningsmöjlighet bör finnas i riktning bort från såväl Södertälje kanal som AstraZenecas verksamhet.

Föreslagna åtgärder baseras på en kvalificerad bedömning med utgångspunkt i tidigare riskhantering och de olycksscenarioer som bedöms kunna påverka planområdet. Val av åtgärder baseras även på Boverket och Räddningsverkets rapport Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner [14].

6. SLUTSATSER

Detta risk-PM har upprättats i syfte att översiktligt belysa förutsättningarna för ny detaljplan inom del av fastigheten Tälje 1:1 vid Västra Mälarhamnen. Bedömningen har genomförts med huvudsakligen kvalitativ metodik, i enlighet med etablerad praxis för riskbedömningar inom fysisk planering, där syftet är att pröva markanvändningens lämplighet och identifiera relevanta riskkällor snarare än att genomföra detaljerade probabilistiska beräkningar. Samtidigt vilar analysen på flera kvantitativa underlag, såsom uppgifter om trafikflöden, hanterade volymer av brandfarliga och kemiska produkter, verksamhetsfrekvenser samt tidigare statistiskt baserade riskbedömningar i närområdet. Den kvalitativa riskvärderingen utgör därmed en sammanvägd bedömning av både kvantitativa data och områdesspecifika förutsättningar, med utgångspunkt i planerad markanvändning och tidigare genomförd riskhantering.

Genomförd riskidentifiering visar att de huvudsakliga externa riskkällorna som kan påverka planområdet utgörs av sjöfarten i Södertälje kanal, inklusive transporter av farligt gods, samt Sevesoverksamheten AstraZeneca Snäckviken. Därutöver förekommer verksamhetsspecifika risker inom planområdet till följd av Kustbevakningens hantering av drivmedel, kemiska produkter och teknisk utrustning. Övriga identifierade riskkällor i omgivningen bedöms, med hänsyn till avstånd och omfattning, inte utgöra dimensionerande riskbidrag för den aktuella planeringen.

Tidigare riskutredningar och planeringsunderlag för kanalnära områden i Södertälje, inklusive maritim riskanalys för Slussholmen samt den översiktliga riskanalysen för Södertälje kommun, visar att sannolikheten för olyckor med allvarliga konsekvenser är låg. Detta bedöms bero på reglerade trafikförhållanden i kanalen, låga hastigheter, lotsplikt för större fartyg samt begränsat antal historiska incidenter. Identifierade olycksscenarier bedöms i huvudsak medföra lokala konsekvenser som kan hanteras genom lämplig markanvändning och byggnadsteknisk utformning.

Avseende AstraZeneca Snäckviken visar tidigare genomförd riskhantering att det inte helt kan uteslutas att ett större kemikalieutsläpp, exempelvis av epiklorhydrin, vid ogynnsamma förhållanden kan påverka aktuellt planområde. Sannolikheten för ett sådant scenario bedöms dock som låg. Riskerna bedöms därmed kunna hanteras genom att beakta riskhänsyn vid utformning av byggnader för stadigvarande vistelse, snarare än genom ändringar i markanvändningen.

Den planerade markanvändningen inom planområdet utgörs av en verksamhet utan publik karaktär och med begränsad personbelastning, men med viss återkommande övernattning. Mot denna bakgrund bedöms det vara motiverat att säkerställa att byggnader för stadigvarande vistelse utformas med hänsyn till identifierade riskkällor. Föreslagna riskreducerande åtgärder, såsom möjlighet till avstängning av ventilation, placering av friskluftsintag samt utrymningsmöjligheter bort från Södertälje kanal och AstraZenecas verksamhet, bedöms vara proportionerliga och ändamålsenliga i förhållande till den identifierade risknivån.

Som alternativ till Kustbevakningens verksamhet har planområdet även prövats för kontorsverksamhet utan intern hantering av drivmedel eller annan riskgenererande verksamhet. I detta scenario utgår planområdets interna riskkällor och riskbilden begränsas till påverkan från externa riskkällor, främst AstraZeneca Snäckviken samt sjöfarten i Södertälje kanal. Kontorsverksamhet bedöms sannolikt innebära ett högre personantal dagtid jämfört med huvudscenariot, men utan dygnet-runt-verksamhet och utan återkommande övernattning. Exponeringen för externa olycksscenarier är därmed i huvudsak koncentrerad till normala

kontorstider. Mot bakgrund av att det inte helt kan uteslutas att planområdet kan påverkas vid ett större kemikalieutsläpp från AstraZeneca, samt att farligt gods transporteras i Södertälje kanal, är det dock motiverat att även för kontorsverksamhet säkerställa grundläggande riskreducerande åtgärder i byggnadsutformningen. Det innefattar särskilt placering av friskluftsintag på tak eller högt upp, möjlighet att stänga ventilation centralt samt utrymningsmöjlighet bort från riskkällorna. Under förutsättning att dessa åtgärder beaktas bedöms planområdet vara lämpligt för kontorsverksamhet ur risksynpunkt. I jämförelse med huvudscenariot bedöms den samlade risknivån vara lägre, då interna riskkällor inom planområdet utgår.

Sammantaget bedömer Bengt Dahlgren AB att den föreslagna detaljplanen för del av Tälje 1:1 är genomförbar ur risksynpunkt. Under förutsättning att grundläggande riskhänsyn beaktas i detaljplanen bedöms risknivån vara acceptabel i förhållande till planerad markanvändning och förenlig med kraven i plan- och bygglagen samt miljöbalken.

REFERENSER

- [1] Plan- och bygglag, *SFS 2010:900 med ändringar t.o.m. SFS 2017:761*.
- [2] Miljöbalk, *SFS 1998:808*.
- [3] SIS, "Svensk standard SS-ISO 31000:2018 Riskhantering - Vägledning," Swedish Standards Institute, Stockholm, 2018.
- [4] Länsstyrelsen i Stockholms län, "Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods, fakta 2016:6," 2016.
- [5] Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, "Samhällsplanering och riskhantering i anslutning till storskalig kemikaliehantering," 2017, rev 2023.
- [6] Lantmäteriet, "Min Karta," Januari 2026. [Online]. Available: <https://minkarta.lantmateriet.se/>.
- [7] Södertörns brandförsvarsförbund, *E-post med brandingenjör på Södertörns brandförsvarsförbund*, 2025-12-17.
- [8] Telge Fastigheter AB, *E-post med kontaktperson i projektet på Telge Fastigheter, N Faltz*, Januari 2026.
- [9] Nordisk Kombination Arkitekter AB, *A-49-0-B Situationsplan-översikt alt. B, Skiss för diskussion, underlag för ändring av detaljplan Tälje 1:1 Del av Västra Mälarhamnen*, 2026-02-03.
- [10] Brandskyddslaget AB, "Översiktlig riskanalys Södertälje kommun," Södertälje kommun, Södertälje, 2019.
- [11] RISE - SSPA Maritima avdelningen, "Maritim riskutredning, Ny Dp Slussholmen, Södertälje," 2024-12-13.
- [12] AstraZeneca Snäckviken, "Identifiering och analys av olycksrisker samt förebyggande och skadebegränsande åtgärder, Dimensionerande skadefall," 2015-03-19.
- [13] Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, "Föreskrifter om hantering av brandfarliga vätskor (MSBFS 2023:2)," Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Karlstad, 2023.
- [14] Räddningsverket och Boverket, "Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner," 2006.