

BILAGA F – MARKANVÄNDNING OCH RISKREDUCERANDE ÅTGÄRDER, DUVBO-SPÅNGA

Bedömningen av miljöeffekter och miljökonsekvenser som tidigare har genomförts i denna riskbedömning kan betraktas som en generell analys och värdering (för hela sträckningen) av att det inte är lämpligt att bygga inom 25 meter och att för bebyggelse inom 30 meter behövs åtgärder analyseras. Den fördjupade bedömningen som presenteras i denna bilaga innebär att både analys och värdering förfinas. Den generella analysen bygger på att risken fördelas ut jämnt längs med banan och är lika stor i alla punkter (på samma avstånd från spåret). Studeras de olika platserna intill banan mer i detalj kommer dock risken (dvs. sammanvägningen av frekvensen och konsekvensen) att variera beroende på lokala förutsättningar. På vissa platser kan delar av riskbidraget minska, t ex till följd av urspärning om fastigheten är högre belägen än spåret och vice versa.

Resultatet av beräkningarna indikerar att risknivån och därigenom de miljöeffekter och miljökonsekvenser som planerad utbyggnad av Mälarbanan genererar för enskilda individer (individriskmåttet) intill järnvägsanläggningen är oacceptabelt hög inom 25 meter från spåret och på acceptabla nivåer bortom 30 meter från spåret. Mellan 25-30 meter från spåret ligger individrisknivån inom ALARP-området, vilket innebär att lämpliga riskreducerande åtgärder ska utredas/övervägas/vidtas. Resultaten visar också att det är risken förknippad med urspärning som ger den förhöjda individrisknivån.

Resultatet av beräkningarna indikerar att samhällsriskerna i nuläget till viss del ligger lågt inom ALARP-området. För nollalternativet och utbyggnadsalternativet befinner sig samhällsrisknivån inom ALARP-områdets nedre halva. Även detta medför att lämpliga riskreducerande åtgärder ska utredas/övervägas/vidtas.

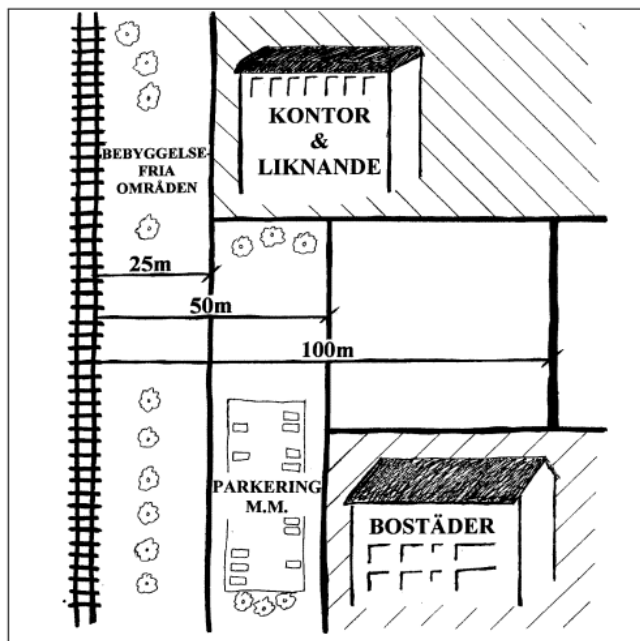
I denna bilaga redovisas resultatet från en inventering av befintliga (och föreslagna) riskreducerande åtgärder längs med sträckan Duvbo-Spånga. Inventeringen genomfördes 2014-04-02 av Emelie Laurin och Wilhelm Sunesson (WSP). Vid inventeringen bedömdes nedanstående faktorer, inga nämnvärda kurvor finns på aktuell sträcka.

- **Avstånd** (mellan objektet och spårområdet, i dagsläget och efter utbyggnad). Ju större avstånd mellan fastighet och spårområde, desto större konsekvensreducerande effekt.
- **Topografi** (exempelvis om marken sluttar åt något håll mellan objektet och spårområdet). Om marken sluttar ned mot en fastighet (från spårområdet) kan detta bland annat underlätta spridning av brandfarlig vätska vid utläckage. Diken, kanter och liknande kan på samma vis verka hindrande och avledande.
- **Skyddsbarriärer** (exempelvis bullerplank, vallar, diken, stödmurar, växtlighet etc.). Vissa typer av skyddsbarriärer, så som vallar och murar av olika slag, kan verka sannolikhetsreducerande om de bidrar till att hålla kvar ett urspärat tåg på spåret och/eller spårområdet. Andra typer av skyddsbarriärer verkar främst konsekvensreducerande genom att avskärma skyddsobjekt från exempelvis värmepåverkan (brand), vätskeläckage osv.
- **Byggnadens egenskaper** (fasadkonstruktion, fönster, ventilation etc.). Riskreducerande åtgärder i byggnaders utformning innefattar bland annat obrännbara fasader, ventilationsintag vända bort från spårområdet, avstängningsbar ventilation, nödutgångar som vetter bort från spårområdet etc.

I tabeller på följande sidor listas berörda objekt. I tabellerna redogörs för vilken typ av bebyggelse objekten utgör i förhållande till föreslagen zonindelning i Länsstyrelsen i Stockholms riktlinjer (1), samt om det rör sig om ny/förändrad alternativt befintlig bebyggelse. Inventeringen berör objekt som hamnar närmare spåret än 25 meter respektive 30 meter och går igenom förutsättningarna för dessa mer detaljerat. I tabellerna illustreras ett avstånd av 25 meter från spåret med röd pil och ett avstånd om 30 meter från spåret med grön pil. Vid genomgången av respektive objekt görs även en kvalitativ värdering av om risknivån justeras, givet de lokala förutsättningarna och de åtgärder som finns/föreslås. Utifrån plankartan för respektive detaljplan uppskattas avstånd mellan spårområdet och byggrätt. Genom detta förs sedan resonemang kring sannolikheten att bebyggelse tillkommer närmare spårområdet (utifrån kvarvarande yta av byggrätt) och vad detta i så fall medför. Vid behov lämnas rekommendationer gällande tillåten markanvändning (vid förändring av detaljplan) respektive möjlig tillkommande bebyggelse.

Länsstyrelsen i Stockholms län lämnar följande rekommendationer (2) för den fysiska utformningen kring järnvägar:

- Inom 100 meter från järnväg ska risksituationen bedömas vid exploatering.
- 25 meter närmast järnvägen bör lämnas byggnadsfritt. Detta för att klara risker förknippade med urspårning av ett tåg samt olyckor med petroleumprodukter, vilket är det dominerande transportslaget av farligt gods.
- Längs järnvägar tillåts tät och stabil kontorsbebyggelse ända fram till 25 meter från järnvägen och sammanhållen bostadsbebyggelse medges fram till 50 meter från järnvägen.
- Personintensiva verksamheter bör inte lokaliseras närmare än 50 meter från järnvägen om de kommer att inrymma människor som kan ha svårt att snabbt genomföra en utrymning eller sätta sig i säkerhet.
- Även om avstånden enligt ovan uppfylls kan dock särskilda krav behöva ställas på bebyggelsens utformning.



Figur F.1 Rekommenderade avstånd i anslutning till järnväg ur Länsstyrelsen i Stockholms läns rekommendationer.

Vid diskussionerna om tillåten markanvändning respektive möjlig tillkommande bebyggelse för de berörda fastigheterna nedan används de beteckningar som Boverket använder gällande kvartersmark i planbestämmelser (3). Boverket rekommenderar följande beteckningar:

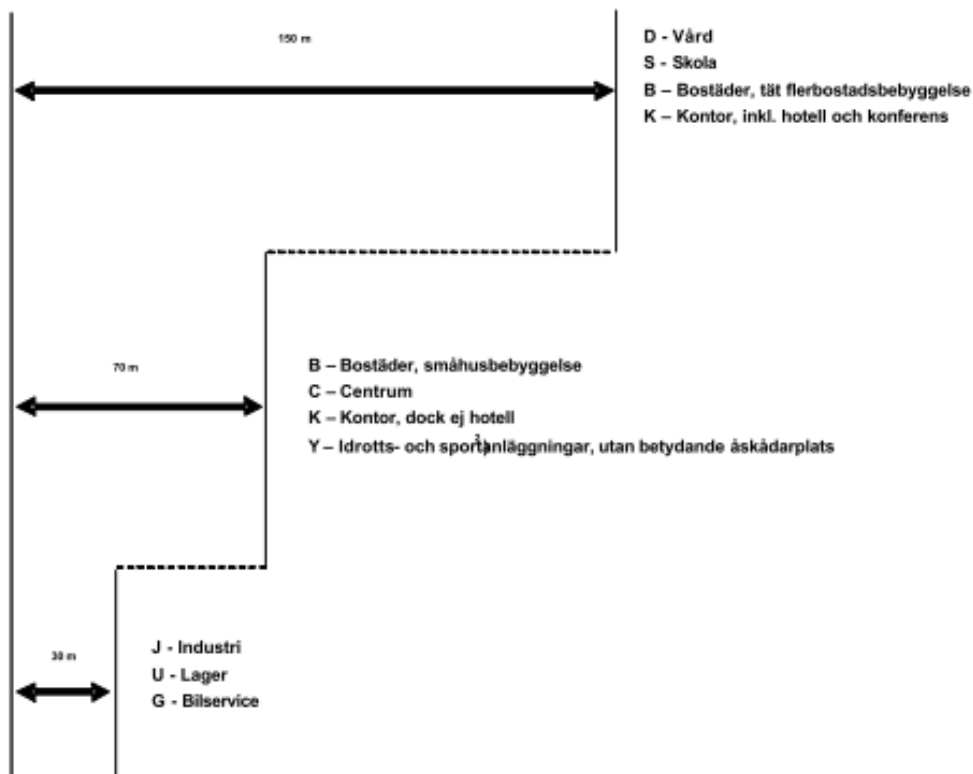
Beteckning	Bestämmelse	Kommentar	Färg
B	Bostäder	Alla typer av permanenta bostäder, även särskilda boendeformer	Gul
C	Centrum	Även samlingslokaler	Brun
D	Vård	Öppen och sluten sjuk- eller kriminalvård	Röd
E	Tekniska anläggningar	Energi, tele, VA	Blågrå
F	Flygtrafik	Flygfält, terminal	Grå
G	Fordonsservice	Bensin, reparation, uppställning	Grå
H	Handel	Detaljhandel	Brun
J	Industri	Tillverkning, materialhantering	Blågrå
K	Kontor	Även konferenslokal	Brun
L	Odling och djurhållning	Jordbruk, trädgårds- och koloniodling, kennel, stall och annan djurhållning	Ljusgrön
M	Begravning	Minneslund, begravningsplats, krematorium	Lila
N	Friluftsliv och camping	Friluftsliv, camping	Mörkgrön
P	Parkering	Markparkering, P-hus, garage	Grå
R	Kultur och fritid	Museum, nöjesparker, idrottsanläggningar, hotell	Rosa
S	Skola	Förskola, skola, högre utbildning	Röd
T	Trafik	Järnväg, buss, taxi med mera	Grå
U	Lager	Även partihandel, upplag	Blågrå
V	Hamn	Kajer, lager, utfyllnader, kanaler	Grå

Figur F.2. Beteckningar för användning av kvartersmark, ur PBL Kunskapsbank.

Sedan början av 2015 har rekommendationerna uppdaterats. Det är dock inga väsentliga skillnader jämfört med de gamla rekommendationerna (Figur F.2) varvid dessa visas i denna bilaga för att vara samstämmiga med de gamla planer som diskuteras.

Med kvartersmark menas all mark inom ett planområde som inte ska utgöra allmän plats eller vattenområde. I en detaljplan ska det framgå vilken användning som är tillåten inom all kvartersmark. Om marken med tanke på omgivningsstörningar och samhällsstruktur är lämplig för flera alternativa ändamål kan det vara lämpligt att kombinera flera olika användningar för att förlänga planens aktualitet och användbarhet. Om användningsbestämmelserna tillåter två eller flera användningssätt och inget är bestämt om proportionerna dem emellan är fördelningen fri.(3)

För att ytterligare kategorisera lämplig markanvändning intill Mälarbanan används den indelning av markanvändning som presenteras i Länsstyrelsen i Skåne läns dokument *Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen – Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods* (RIKTSAM).(4) Kategoriseringen i RIKTSAM används som utgångspunkt för att relatera olika typer av verksamheter till varandra utifrån behov av skyddsavstånd till riskkälla.



Figur F.3. Kategorisering av markanvändning utifrån RIKTSAM.

Utifrån Figur F.3 kan konstateras att industri/lager/bilservice bedöms kunna placeras närmare godsled än småhusbebyggelse/centrum/kontor/idrottsanläggningar som i sin tur generellt kan placeras närmare riskkällor än vård/skola/flerbostadsbebyggelse/hotell. Det skall beaktas att de angivna rekommenderade avstånden i Figur F.3. kan både ökas och minskas beroende på lokala förutsättningar (exempelvis markens lutning) och vidtagna riskreducerande åtgärder (exempelvis skyddsmur).

Baserat på länsstyrelsernas riktlinjer och Boverkets indelning av markanvändning kommer nedanstående kategorisering att tillämpas:

1. Verksamheter som inte uppmanar till stadigvarande vistelse:

- ✓ Tekniska anläggningar (E)
- ✓ Odling och djurhållning (L)
- ✓ Parkering (P)

2. Verksamheter med låg personbelastning/känslighet:

- ✓ Fordonsservice/drivmedelsförsäljning (G)
- ✓ Mindre industri (J)
- ✓ Mindre kontor (K)
- ✓ Lager (U)

3. Verksamheter med medelhög personbelastning/känslighet:

- ✓ Småhusbebyggelse (B)
- ✓ Centrum (C)
- ✓ Kontor (K)

4. Verksamheter med hög personbelastning/känslighet

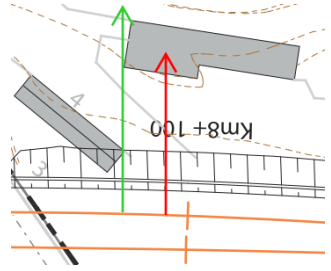
- ✓ Vård (D)
- ✓ Skola (S)
- ✓ Flerbostadsbebyggelse (B)
- ✓ Handel (H)
- ✓ Kontor med konferenslokal (K)
- ✓ Kultur och fritid (R)
- ✓ Friluftsliv/camping (N)

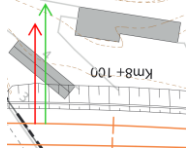
5. Ej relevanta verksamheter i projektet

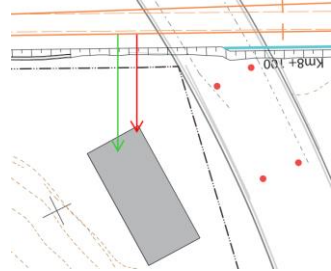
- ✓ Flygtrafik (F)
- ✓ Begravning (M)
- ✓ Trafik (T)
- ✓ Hamn (V)

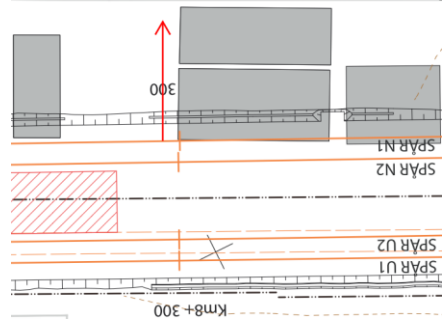
Utöver ovanstående kommer *kategori 0* att anges som benämning för sådan mark som inte bör bebyggas överhuvudtaget, jämför med begreppet "prickmark" (mark som enligt detaljplan inte får bebyggas).

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
8+0, Norr	Ekbacken	75	70	Bedömning: Hela byggnaden (äldreboende) ligger väl utanför ALARP-området och likaså ytorna för utevistelse. Bullerplank > 2 m finns i fastighetsgräns. Inga riskreducerande åtgärder behöver vidtas om verksamheten även fortsättningsvis skall bedrivas som i dagsläget. Detaljplan: Utifrån Sundbybergs stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom ej detaljplanlagt område. Det skall dock beaktas att Sundbybergs stad enbart redovisar detaljplaner som vunnit laga kraft år 2004 eller senare. Framtida etablering: Ingen ny etablering förväntas inom överskådlig framtid för denna fastighet.
8+050, Norr	Växthus	16	0	Kommentar: Växthusen rivs. Detaljplan: Fastigheten ligger inom en detaljplan som vann laga kraft 1998. Enligt plankartan ligger fastigheten på mark för parkdepå, växthus och odling. Det noteras även att det är ett pågående planarbete på den angränsande fastigheten Sundbyberg 2:22 där förslaget gäller ett flerbostadshus med 50 lägenheter samt en förskola i bottenplan. Framtida etablering: Då det i dagsläget dels är en brant slänt mellan växthusen och Ekbackens äldreboende, dels blir en begränsad ledig yta mellan spårområdet och slänten efter Mälarbanans utbyggnad, bedöms det inte troligt att någon framtida etablering blir aktuell på denna yta. Kategori 0 rekommenderas på ytan, vissa verksamheter ur kategori 1 (exempelvis tekniska anläggningar) kan dock tillåtas. Detta är dock ej i linje med gällande detaljplan. Enligt detaljplanen är de 8 metrarna närmast dagens spårläge prickmark.

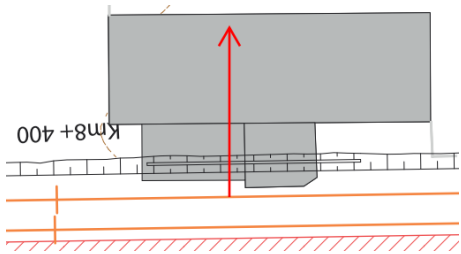
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
8+100, Norr	Träbyggnad	40	21	Befintligt utförande: Låg träbyggnad som är placerad något över spårnivå. Den lilla höjdskillnaden bedöms inte ge något avgörande skydd mot urspårning. Kommentar: Byggnadens användningsområde och personbelastning är okänd, men den skulle kunna tillhöra växthusverksamheten. Bedömning: Figuren nedan (byggnaden till höger) indikerar att hela byggnaden ligger inom ALARP-området och att cirka halva byggnaden ligger inom området för oacceptabla riskniver. Med anledning av detta skall riskreducerande åtgärder övervägas/bedömas/vidtas. Det rekommenderas att det i ett första skede undersöks vilken typ av verksamhet som bedrivs inom byggnaden, om det rör sig om stadigvarande vistelse och vilket personantal som kan förväntas. Detaljplan: Fastigheten ligger inom en detaljplan som vann laga kraft 1998. Enligt plankartan ligger fastigheten på mark för parkdepå, växthus och odling. Framtida etablering: Byggnadens läge inom område med förhöjda (samt till viss del oacceptabla) risknivåer medför att kategori 0 eller 1 (verksamheter som inte uppmanar till stadigvarande vistelse) rekommenderas på denna fastighet. Vissa verksamheter ur kategori 2 (exempelvis lager utan fast bemanning) kan dock tillåtas. Detta är dock ej i linje med gällande detaljplan. Enligt detaljplanen är de 8 metrarna närmast dagens spårläge prickmark. Det bedöms osannolikt att ytterligare byggnader kommer att tillkomma på fastigheten. 

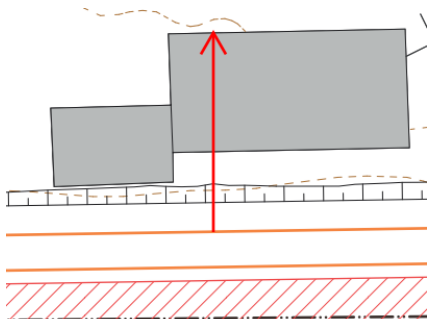
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
8+100, Norr	Carport/förråd	26	6	Befintligt utförande: Carport/förråd i trä, beläget något över järnvägens nivå. Den lilla höjdskillnaden bedöms inte ge något avgörande skydd mot urspårning. Kommentar: Byggnadens användningsområde är okänt, men den skulle kunna tillhöra växthusverksamheten. Oavsett förväntas ingen stadigvarande vistelse inom byggnaden. Då cirka en fjärdedel av byggnaden ligger på projekterad slänt för det nya spåret antas att den kan komma att rivas i samband med utbyggnaden av järnvägen. Bedömning: Figuren nedan (byggnaden till vänster) indikerar att hela byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer. Med anledning av att byggnaden eventuellt kommer att rivas/flyttas i samband med utbyggnaden av järnvägen bedöms inga riskreducerande åtgärder behöva utredas vidare i dagsläget. Byggnadens framtida lokalisering och användning skall dock följas upp så att resultatet av denna bedömning förblir giltigt. Detaljplan: Fastigheten ligger inom en detaljplan som vann laga kraft 1998. Enligt plankartan ligger fastigheten på mark för parkdepå, växthus och odling. För denna del av fastigheten anger dessutom plankartan att marken enbart får bebyggas med förråd och skärmtak i max en våning. Framtida etablering: Byggnadens läge (helt inom område med oacceptabla risknivåer samt delvis i järnvägsslänten) medför att kategori 0 rekommenderas på ytan, vissa verksamheter ur kategori 1 (exempelvis tekniska anläggningar) kan dock tillåtas. Detta är dock ej i linje med gällande detaljplan. Enligt detaljplanen är de 8 metrarna närmast dagens spårläge pricksmark. Det bedöms osannolikt att ytterligare byggnader kommer att tillkomma på fastigheten. 

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivå samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
8+150, Söder	Garage	25	24	Befintligt utförande: Plåtbyggnad i samma nivå som spårområdet. Kommentar: Byggnaden bedöms huvudsakligen användas som garage till arbetsfordon för Solvallaområdet. Bedömning: Endast en liten del av byggnaden ligger inom ALARP-området och av den delen ligger en mycket liten del inom området för oacceptabla risknivåer. Med anledning av detta, samt att byggnaden inte bedöms utgöra stadigvarande vistelseplats (och troligtvis kommer att avlägsnas om Solvallaområdet omvandlas till bostäder) bedöms inga riskreducerande åtgärder behöva vidtas i dagsläget. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom ej detaljplanelagt område. Fastigheten ligger inte heller inom område för pågående planarbete. Framtida etablering: Enligt ovanstående bedömning anses befintlig byggnad/verksamhet kunna kvarstå även efter Mälarbanans utbyggnad. Om byggnaden rivs och ersätts med ny byggnad i samma läge bedöms kategori 1 vara lämplig även utan riskreducerande åtgärder, medan kategori 2 (verksamheter med låg personbelastning/känslighet) bedöms kunna bedrivas under förutsättning att enklare riskreducerande åtgärder i form av utrymningsmöjligheter bort från järnvägen, avstängningsbar ventilation samt friskluftsintag på oexponerad sida vidtas. 

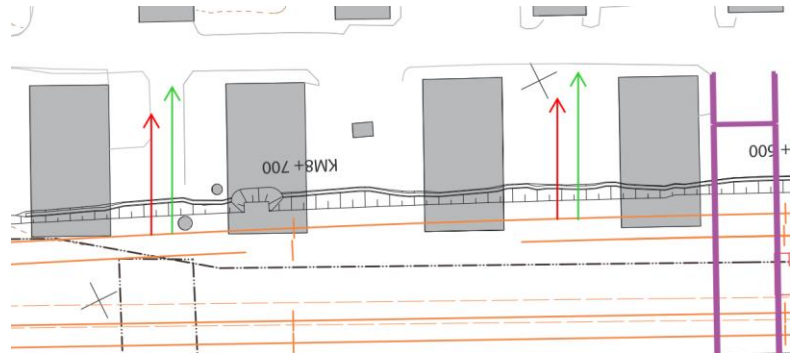
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivå samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
8+250-350, Norr	Expomobil	18	0	Befintligt utförande: Tre stycken tältbyggnader för uppställning/försäljning av bland annat släp samt en träbarack med kontor och personalrum. Samtliga byggnader i samma plan som järnvägen. I dagsläget finns ett dike samt viss växtlighet mellan järnvägen och verksamheten. Bedömning: Med tanke på det projekterade spårets placering förutsätts att verksamheten kommer att rivas/flyttas. Som framgår av figuren ligger i princip hela verksamheten inom området för oacceptabla risknivåer. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom ej detaljplanelagt område. Fastigheten ligger inte heller inom område för pågående planarbete. Framtida etablering: Om verksamheten skall kvarvara men endast flyttas längre bort från spåret (vilket bedöms ha begränsade möjligheter med utgångspunkt i närområdet) kommer riskreducerande åtgärder att krävas i betydande omfattning. Det rekommenderas att ytan används till verksamhet med låg personbelastning och ingen stadigvarande vistelse. Kategori 0 och 1 (verksamheter som inte uppmanar till stadigvarande vistelse) bedöms lämplig på denna fastighet. Vissa verksamheter ur kategori 2 (exempelvis mindre lager utan fast bemanning) kan dock tillåtas om avståndet till spårområdet kan ökas något samt riskreducerande åtgärder vidtas.  

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
8+250-300, Norr	JET	65	45	Kommentar: Hela verksamheten (bensinstation samt biltvätt) ligger väl utanför ALARP-området. Inga riskreducerande åtgärder behöver vidtas. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom ej detaljplanelagt område. Fastigheten ligger inte heller inom område för pågående planarbete.
8+300, Norr	Solvallagrillen	100	84	Kommentar: Hela verksamheten (grillrestaurang med uteservering mot spårområdet) ligger väl utanför ALARP-området. Inga riskreducerande åtgärder behöver vidtas. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom ej detaljplanelagt område. Fastigheten ligger inte heller inom område för pågående planarbete.
8+350-400, Norr	Solvalla däck	20	1	Befintligt utförande: Verkstadsbyggnad i plåt med utbyggnad i trä närmast spåret. Samtliga byggnader i samma plan som järnvägen. Bedömning: Med tanke på det projekterade spårets placering förutsätts att verksamheten kommer att rivas/flyttas. Som framgår av figuren nedan ligger i princip hela verksamheten inom området för oacceptabla risknivåer. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom ej detaljplanelagt område. Fastigheten ligger inte heller inom område för pågående planarbete. Se vidare på nästa sida.

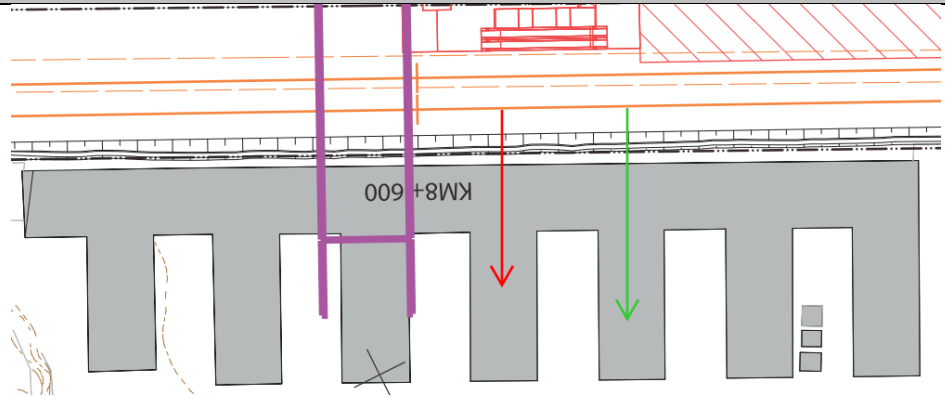
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivå samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
				Framtida etablering: Om verksamheten skall kvarvara men endast flyttas längre bort från spåret (vilket bedöms ha begränsade möjligheter med utgångspunkt i närområdet) kommer riskreducerande åtgärder att krävas i betydande omfattning. Det rekommenderas att ytan används till verksamhet med låg personbelastning och ingen stadigvarande vistelse. Kategori 0 och 1 (verksamheter som inte uppmanar till stadigvarande vistelse) bedöms lämpligt på denna fastighet. Vissa verksamheter ur kategori 2 (exempelvis mindre lager utan fast bemanning) kan dock tillåtas om avståndet till spårområdet kan ökas något samt riskreducerande åtgärder i form av exempelvis obrännbar fasad vidtas.  

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
8+450, Norr	Solvalla biltorg	24	6	Befintligt utförande: Tältbyggnad med utbyggnad i trä närmast spåret. Bilutställning på hela fastigheten. Samtliga byggnader i samma plan som järnvägen. Bedömning: Med tanke på det projekterade spårets placering förutsätts att verksamheten kommer att rivas/flyttas. Som framgår av figuren ligger hela verksamheten inom området för oacceptabla risknivåer. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom ej detaljplanelagt område. Fastigheten ligger inte heller inom område för pågående planarbete. Framtida etablering: Om verksamheten skall kvarvara men endast flyttas längre bort från spåret (vilket bedöms ha begränsade möjligheter med utgångspunkt i närområdet) kommer riskreducerande åtgärder att krävas i betydande omfattning. Det rekommenderas att ytan används till verksamhet med låg personbelastning och ingen stadigvarande vistelse. Kategori 0 och 1 (verksamheter som inte uppmanar till stadigvarande vistelse) bedöms lämpligt på denna fastighet. Vissa verksamheter ur kategori 2 (exempelvis mindre lager utan fast bemanning) kan dock tillåtas om avståndet till spårområdet kan ökas något samt riskreducerande åtgärder i form av exempelvis obrännbar fasad vidtas.  

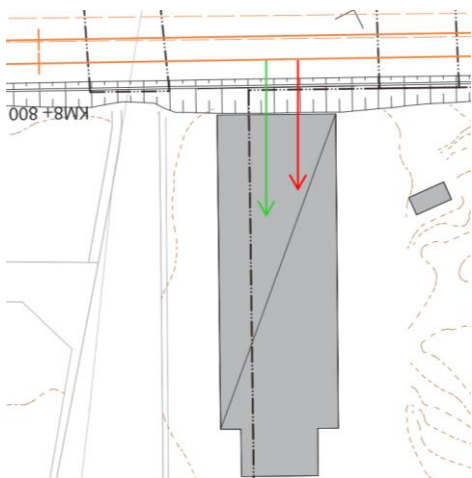
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
8+450-500, Norr	Försäljning av släp	24	6	Befintligt utförande: Utomhusförsäljning av släpvagnar. Bedömning: Med tanke på det projekterade spårets placering antas att verksamheten kommer att rivas/flyttas. Hela verksamheten ligger inom området för oacceptabla risknivåer. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom ej detaljplanelagt område. Fastigheten ligger inte heller inom område för pågående planarbete. Framtida etablering: Om verksamheten skall kvarvara men endast flyttas längre bort från spåret (vilket bedöms ha begränsade möjligheter med utgångspunkt i närområdet) kommer riskreducerande åtgärder att krävas i betydande omfattning. Det rekommenderas att ytan används till verksamhet med låg personbelastning och ingen stadigvarande vistelse. Kategori 0 och 1 (verksamheter som inte uppmanar till stadigvarande vistelse) bedöms lämpligt på denna fastighet. Vissa verksamheter ur kategori 2 (exempelvis mindre lager utan fast bemanning) kan dock tillåtas om avståndet till spårområdet kan ökas något samt riskreducerande åtgärder i form av exempelvis obrännbar fasad vidtas.
8+450-500, Norr	Camping	65	45	Kommentar: Campingen ligger väl utanför ALARP-området. Inga riskreducerande åtgärder behöver utredas vidare i dagsläget. Det bör dock beaktas att campingen troligtvis har boende året om, samt att husvagnar inte kan antas ge samma skydd som byggnader mot exempelvis giftig gas eller värmestrålning. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom ej detaljplanelagt område. Fastigheten ligger inte heller inom område för pågående planarbete.

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
8+600-750, Norr	Industribyggnader	14	0	Kommentar: Rivningsprocess av samtliga byggnader inom området pågår. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom ej detaljplanlagt område. Fastigheten ligger inte heller inom område för pågående planarbete. Framtida etablering: Hela fastigheten/fastigheterna ligger inom ALARP-området och en stor del ligger även inom område med oacceptabla risknivåer. Då omkringliggande fastigheter är bebyggda finns inget utrymme att uppföra byggnad/byggnader utanför ALARP-området. Baserat på fastighetens läge bedöms endast kategori 0 och 1 vara aktuella för framtida etablering. Möjligtvis kan mindre byggnad i kategori 2 (exempelvis lager utan fast bemanning) uppföras i ALARP-områdets borte halva. Vid framtagande av detaljplan för detta område bör mark inom 25 meter från spåret markeras som prickmark och på mark belägen 25-30 meter från spåret bör endast kategori 0 och/eller 1 tillåtas. 

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
8+600, Söder	Stall	11	8	Befintligt utförande: Stallbyggnad med putsad fasad och glasblocksfönster mot järnvägen. Kommentar: Byggnadens planlösning är okänd. Eventuellt finns hästboxar längs med hela väggen som vetter mot spåret. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom ej detaljplanlagt område. Fastigheten ligger inte heller inom område för pågående planarbete. Bedömning: Stora delar av byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer och endast en mindre del ligger utanför ALARP-området. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. Om stallet används aktivt i Solvallas verksamhet bedöms det utgöra stadigvarande vistelseplats under dag- och kvällstid. En möjlig åtgärd kan vara en skyddsmur mellan byggnaden och spåret. Framtida etablering: Baserat på fastighetens läge bedöms endast kategori 0 och 1 vara aktuella för framtida etablering. Möjligtvis kan mindre byggnad i kategori 2 (exempelvis lager/förråd utan fast bemanning) uppföras i ALARP-områdets bortre halva. I dagsläget finns inget utrymme för ytterligare etablering på fastigheten. Se vidare på nästa sida. Vid framtagande av detaljplan för detta område bör mark inom 25 meter från spåret markeras som prickmark och på mark belägen 25-30 meter från spåret bör endast kategori 0 och/eller 1 tillåtas.

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
				 

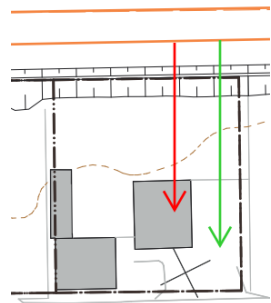
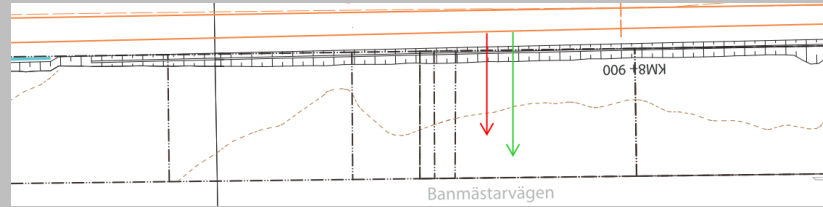
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
8+750, Söder	Stall	14	10	Befintligt utförande: Stallbyggnad i trä med kortsidan mot järnvägen. Byggnaden ligger cirka 1 m ovan spårområdet. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en byggnadsplan som vann laga kraft år 1947. Ytan som stallbyggnaden ligger på har beteckningen R (kultur och fritid). Ändamålet Kultur och fritid omfattar verksamhet som vänder sig till besökare. Hit räknas områden för kulturellt ändamål (exempelvis museer, folkparker, religiösa byggnader och liknande verksamheter). Hotell och vandrarhem, idrotts- och sportanläggningar av alla slag med tillhörande byggnader ingår. Det bör noteras att det i planbestämmelsen står att marken endast får bebyggas med hotell, men att detta inte stämmer med befintlig bebyggelse (stall). Bedömning: Cirka en femtedel av byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer och cirka en fjärdedel ligger inom ALARP-området. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. Om stallet används aktivt i Solvallas verksamhet bedöms det utgöra stadigvarande vistelseplats under dag- och kvällstid. Eventuell kan det vägas in i bedömningen om endast hästar befinner sig i den del av byggnaden som vetter mot spåret. Å andra sidan kan travhästar bedömas utgöra viktigt kapital. En möjlig åtgärd kan vara en skyddsmur mellan byggnaden och spåret. Framtida etablering: Den gällande detaljplanen begränsar användandet av fastigheten till verksamheter med anknytning till kultur och fritid. Verksamheter som vänder sig till besökare kan dock generellt inte sägas vara lämpliga inom 30 meter från spåret. Då en större del av fastigheten ändå ligger utanför ALARP-området är det troligtvis den tillgängliga ytan som kommer att vara begränsande vid en framtida etablering inom ändamålet R.

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivå samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
				Ändamålet R är direkt olämpligt inom 30 meter från spåret. Så länge stallbyggnaden kvarstår finns inget utrymme för ytterligare etablering på fastigheten. Enligt plankartan börjar byggrätten 30 meter från spåret. Det noteras vid en jämförelse mellan plankartan och samrådsritningen för Mälarbanan att stallbyggnaden i dagsläget delvis ligger på prickmark.  

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
8+800, Norr	Industribyggnad	19	9	Befintligt utförande: Industribyggnad i två plan, plåtfasader och fönster som vetter mot järnvägen. Byggnaden i samma plan som spårområdet. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom ej detaljplanlagt område. Fastigheten ligger inte heller inom område för pågående planarbete. Bedömning: Se Figur F.1 efter denna tabell. I figuren framgår att cirka halva byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer samt att ytterligare en del av byggnaden ligger inom ALARP-området. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. Byggnaden bedöms ha ett lågt personantal. Möjlig åtgärd kan vara skyddsmur och/eller skyddsräll. Det bör dock beaktas att byggnaden ligger inom <i>omvandlingsområde Solvalla</i> och kan komma att rivas vid utvecklingen av en ny stadsdel. Framtida etablering: Cirka halva fastigheten/fastigheterna ligger inom ALARP-området och en stor del ligger även inom område med oacceptabla risknivåer. Då omkringliggande fastigheter är bebyggda finns endast begränsat utrymme att uppföra byggnad/byggnader utanför ALARP-området. Baserat på fastighetens läge bedöms endast kategori 0 och 1 vara aktuellt för framtida etablering. Möjligtvis kan mindre byggnad i kategori 2 (exempelvis lager utan fast bemanning) uppföras i ALARP-områdets bortre halva eller precis utanför ALARP-området. I dagsläget finns inget utrymme för ytterligare etablering på fastigheten. Vid framtagande av detaljplan för detta område bör mark inom 25 meter från spåret markeras som prickmark och på mark belägen 25-30 meter från spåret bör endast kategori 0 och/eller 1 tillåtas.

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
8+900, Norr	Industribyggnad	19	10	Befintligt utförande: Industribyggnad i två plan, plåtfasader och fönster som vetter mot järnvägen. Byggnaden ligger i samma plan som spårområdet. Rivningsprocess av samtliga byggnader inom området pågår. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom ej detaljplanelagt område. Fastigheten ligger inte heller inom område för pågående planarbete. Bedömning: Se Figur F.1 efter denna tabell. I figuren framgår att cirka halva byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer samt att ytterligare en del av byggnaden ligger inom ALARP-området. Framtida etablering: Cirka halva fastigheten/fastigheterna ligger inom ALARP-området och en stor del ligger även inom område med oacceptabla risknivåer. Baserat på fastighetens läge bedöms endast kategori 0 och 1 vara aktuellt för framtida etablering. Möjligtvis kan mindre byggnad i kategori 2 (exempelvis lager utan fast bemanning) uppföras i ALARP-områdets borte halva eller precis utanför ALARP-området. Vid framtagande av detaljplan för detta område bör mark inom 25 meter från spåret markeras som prickmark och på mark belägen 25-30 meter från spåret bör endast kategori 0 och/eller 1 tillåtas. 

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
8+940, Söder	Industribyggnad	28	20	Befintligt utförande: Tegelvilla som används som industri/verkstad/kontor. Fastigheten befinner sig cirka 1 m ovan spårområdet. Kommentar: Mellan byggnaden och spårområdet finns containrar och skjul som tillhör fastigheten. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en byggnadsplan som vann laga kraft år 1947. Den aktuella fastigheten har beteckningen BÖII vilket enligt planbestämmelsen innebär att fastigheten får bebyggas med fristående bostadshus ej högre än 7 m. Det befintliga huset har troligtvis uppförts och använts som bostadshus, men den aktuella verksamheten är inte i enlighet med gällande detaljplan. Bedömning: Cirka halva byggnaden befinner sig inom området för oacceptabla risknivåer och hela byggnaden ligger inom ALARP-området. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. Byggnaden bedöms ha ett lågt personantal, men utgöra stadigvarande vistelseplats. Möjlig åtgärd kan vara skyddsmur och/eller skyddsräll. Det bör dock beaktas att byggnaden ligger inom <i>omvandlingsområde Solvalla</i> och kan komma att rivas vid utvecklingen av en ny stadsdel. Framtida etablering: Den gällande detaljplanen begränsar användandet av fastigheten till bostad. Bostäder kan dock generellt inte sägas vara lämpliga inom 30 meter från spåret. Vid en framtida omvandling av Solvallaområdet kommer däremot troligtvis detaljplanen för området att ändras. Enligt plankartan är det cirka 17 meter mellan spårområde och byggrätt. Huset ligger som närmst cirka 25 meter från järnvägen. Även om visst utrymme finns kvar inom byggrätten bedöms det inte troligt att ytterligare ett bostadshus skulle tillkomma på fastigheten. Ytan används i dagsläget för uppställning av material. Se vidare på nästa sida.

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
				 
8+900-9+000 Söder	Obebyggd mark	-	-	Befintligt utförande: Obebyggd mark Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en byggnadsplan som vann laga kraft år 1947. De aktuella fastigheterna har beteckningen BIIIk, vilket enligt planbestämmelsen innebär att de får bebyggas med bostadshus ej högre än tre våningar. Framtida etablering: Den gällande planen begränsar användandet av fastigheten till bostad. Enligt plankartan är det cirka 17 meter mellan spårområde och byggrätt. Bostäder kan dock generellt inte sägas vara lämpliga inom 30 meter från spåret. Det rekommenderas att planen ändras så att mark inom 25 meter från spåret markeras som prickmark och så att bostäder endast tillåts bortom 30 meter från spåret. På mark belägen 25-30 meter från spåret bör endast kategori 0 och/eller 1 tillåtas. 

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
8+940, Norr	Industribyggnad	19	12	Befintligt utförande: Industribyggnad i två plan, plåtfasader och fönster som vetter mot järnvägen. Byggnaden i samma plan som spårområdet. Rivningsprocess av samtliga byggnader inom området pågår. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom ej detaljplanlagt område. Fastigheten ligger inte heller inom område för pågående planarbete. Bedömning: Se Figur F.1 efter denna tabell. I figuren framgår att cirka halva byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer samt att ytterligare en del av byggnaden ligger inom ALARP-området. Framtida etablering: Cirka halva fastigheten/fastigheterna ligger inom ALARP-området och en stor del ligger även inom område med oacceptabla risknivåer. Baserat på fastighetens läge bedöms endast kategori 0 och 1 vara aktuellt för framtida etablering. Möjligtvis kan mindre byggnad i kategori 2 (exempelvis lager utan fast bemanning) uppföras i ALARP-områdets borte halva eller precis utanför ALARP-området. Vid framtagande av detaljplan för detta område bör mark inom 25 meter från spåret markeras som prickmark och på mark belägen 25-30 meter från spåret bör endast kategori 0 och/eller 1 tillåtas. 

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
8+980, Norr	Industribyggnad	19	12	Befintligt utförande: Industribyggnad i två plan, plåtfasader och fönster som vetter mot järnvägen. Byggnaden i samma plan som spårområdet. Rivningsprocess av samtliga byggnader inom området pågår. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom ej detaljplanelagt område. Fastigheten ligger inte heller inom område för pågående planarbete. Bedömning: Se Figur F.1 efter denna tabell. I figuren framgår att cirka halva byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer samt att ytterligare en del av byggnaden ligger inom ALARP-området. Framtida etablering: Cirka halva fastigheten/fastigheterna ligger inom ALARP-området och en stor del ligger även inom område med oacceptabla risknivåer. Baserat på fastighetens läge bedöms endast kategori 0 och 1 vara aktuellt för framtida etablering. Möjligtvis kan mindre byggnad i kategori 2 (exempelvis lager utan fast bemanning) uppföras i ALARP-områdets bortre halva eller precis utanför ALARP-området. Vid framtagande av detaljplan för detta område bör mark inom 25 meter från spåret markeras som prickmark och på mark belägen 25-30 meter från spåret bör endast kategori 0 och/eller 1 tillåtas.

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+0, Norr	Industribyggnad	19	12	Befintligt utförande: Industribyggnad i två plan, plåtfasader och fönster som vetter mot järnvägen. Byggnaden i samma plan som spårområdet. Rivningsprocess av samtliga byggnader inom området pågår. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom ej detaljplanelagt område. Fastigheten ligger inte heller inom område för pågående planarbete. Bedömning: Se Figur F.1 efter denna tabell. I figuren framgår att cirka halva byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer samt att ytterligare en del av byggnaden ligger inom ALARP-området. Framtida etablering: Cirka halva fastigheten/fastigheterna ligger inom ALARP-området och en stor del ligger även inom område med oacceptabla risknivåer. Baserat på fastighetens läge bedöms endast kategori 0 och 1 vara aktuellt för framtida etablering. Möjligtvis kan mindre byggnad i kategori 2 (exempelvis lager utan fast bemanning) uppföras i ALARP-områdets borte halva eller precis utanför ALARP-området. Vid framtagande av detaljplan för detta område bör mark inom 25 meter från spåret markeras som prickmark och på mark belägen 25-30 meter från spåret bör endast kategori 0 och/eller 1 tillåtas.

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+100-250, Söder	7 stycken villor	14	7	Kommentar: Villorna löses in och rivs i samband med utbyggnad av järnvägen. Se Figur F.2 efter denna tabell. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1914. Enligt plankartan är cirka hälften av fastigheterna upplåtna för åkermark medan övriga tomter anges vara bebyggda eller sålda för bebyggelse. Framtida etablering: Med anledning av det korta avståndet till järnvägen rekommenderas kategori 0 på ytan, vissa verksamheter ur kategori 1 (exempelvis tekniska anläggningar) kan dock tillåtas. Detta kräver dock en ändrad detaljplan. Den befintliga planen är så pass gammal att den inte medger någon närmare mätning av avstånd mellan spårområde och byggrätt. Figur F.2 (se efter denna tabell) visar dock att samtliga fastigheter ligger väl inom 25 meter från spåret varvid avstånd mellan spårområde och byggrätt bedöms vara mycket kort. Eftersom villorna löses in och rivs bedöms dock sannolikheten vara mycket låg att nya byggnader skulle uppföras på denna yta. 

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+150-250, Söder	7 stycken villor	44	36	Kommentar: Sju stycken villor bortom (från järnvägen sett) de fastigheter på vilka villorna rivs. Samtliga fastigheter ligger utanför området med oacceptabla risknivåer samt precis utanför ALARP-området. Se Figur F.2 efter denna tabell. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1914. Enligt plankartan är fastigheterna upplåtna för åkermark. Bostadsbebyggelsen på platsen är således ej i linje med gällande stadsplan. 

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+125, Norr	Villa	25	21	Befintligt utförande: Tvåplans travilla i lätt sluttning ovan järnvägen. Ny bullerskärm planeras framför huset i samband med utbyggnad av järnvägen. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1914. Enligt plankartan anges tomten vara bebyggd eller såld för bebyggelse. Bedömning: Se Figur F.3 efter denna tabell. Som framgår i figuren ligger cirka halva villan inom ALARP-området och delar av villan ligger inom området för oacceptabla risknivåer. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. Den lätta sluttningen upp från järnvägen ger viss konsekvensreducering vid urspårning, men den totala effekten är tveksam. En möjlig åtgärd kan vara skyddsräler, alternativt att förstärka bullerskyddet med en skyddsmur. Skyddsmuren bör i så fall dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Framtida etablering: Den befintliga planen är så pass gammal att den inte medger någon närmare mätning av avstånd mellan spårområde och byggrätt. En jämförelse mellan Figur F.3 (se efter denna tabell) och planen indikerar dock att avstånd mellan spårområde och byggrätt är mycket kort. Eftersom fastigheten är relativt liten och används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte heller är lämpligt att uppföra på tomten.

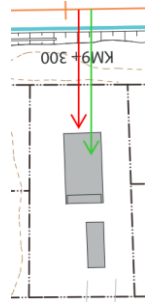
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+175, Norr	Villa	38	33	Befintligt utförande: Enplans travilla i lätt sluttning ovan järnvägen. Den lilla höjdskillnaden bedöms inte ge något avgörande skydd mot urspårning. Ny bullerskärm planeras framför huset i samband med utbyggnad av järnvägen. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1914. Enligt plankartan anges tomten vara bebyggd eller såld för bebyggelse. Bedömning: Se Figur F.3 efter denna tabell. Villan ligger utanför området med oacceptabla risknivåer. Stora delar av tomt/gräsmatta ligger dock inom området med oacceptabla risknivåer. Inga riskreducerande åtgärder behöver vidtas i dagsläget. En förstärkt bullerskärm enligt ovanstående objekt kommer dock att verka riskreducerande även för denna fastighet. Framtida etablering: Den befintliga planen är så pass gammal att den inte medger någon närmare mätning av avstånd mellan spårområde och byggrätt. En jämförelse mellan Figur F.3 (se efter denna tabell) och planen indikerar dock att avstånd mellan spårområde och byggrätt är mycket kort. Eftersom fastigheten är relativt liten och används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte heller är lämpligt att uppföra på tomten.

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+200, Norr	Villa	37	34	Befintligt utförande: Tvåplans trävilla i lätt sluttning ovan järnvägen. Den lilla höjdskillnaden bedöms inte ge något avgörande skydd mot urspårning. Ny bullerskärm planeras framför huset i samband med utbyggnad av järnvägen. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1914. Enligt plankartan anges tomten vara bebyggd eller såld för bebyggelse. Bedömning: Se Figur F.3 efter denna tabell. Villan ligger utanför ALARP-området. Stora delar av tomt/gräsmatta ligger dock inom området med oacceptabla risknivåer. Inga riskreducerande åtgärder behöver vidtas i dagsläge. En förstärkt bullerskärm kommer dock att verka riskreducerande även för denna fastighet. Mindre hus (skjul/lekstuga) ligger i projekterad slänt för utbyggnaden av järnvägen och måste flyttas eller rivas. Framtida etablering: Den befintliga planen är så pass gammal att den inte medger någon närmare mätning av avstånd mellan spårområde och byggrätt. En jämförelse mellan Figur F.3 (se efter denna tabell) och planen indikerar dock att avstånd mellan spårområde och byggrätt är mycket kort. Eftersom fastigheten är relativt liten och används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte heller är lämpligt att uppföra på tomten.

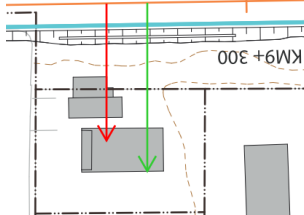
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+225, Norr	Villa	6	3	Kommentar: Villan löses in och rivs i samband med utbyggnad av järnvägen. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1914. Enligt plankartan anges tomten vara bebyggd eller såld för bebyggelse. Framtida etablering: Med anledning av det korta avståndet till järnvägen rekommenderas kategori 0 på ytan, vissa verksamheter ur kategori 1 (exempelvis tekniska anläggningar) kan dock tillåtas. Detta kräver emellertid en ny detaljplan. I händelse av upprättande av ny detaljplan för denna fastighet rekommenderas att bostadshus inte tillåts närmare järnvägen än 30 m.
9+275, Norr	Villa	34	31	Befintligt utförande: Tvåplans villa med fasad i tegel och trä i lätt sluttning ovan järnvägen. Den lilla höjdskillnaden bedöms inte ge något avgörande skydd mot urspårning. Ny bullerskärm planeras framför huset i samband med utbyggnad av järnvägen. Eventuellt finns befintlig vall/klippa mellan hus och järnväg. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1914. Enligt plankartan anges tomten vara bebyggd eller såld för bebyggelse. Bedömning: Se Figur F.3 efter denna tabell. Villan ligger precis utanför ALARP-området. Stora delar av tomt/gräsmatta ligger dock inom området med oacceptabla risknivåer. Inga riskreducerande åtgärder behöver vidtas i dagsläget. En förstärkt bullerskärm kommer dock att verka riskreducerande även för denna fastighet. Framtida etablering: Den befintliga planen är så pass gammal att den inte medger någon närmare mätning av avstånd mellan spårområde och byggrätt. En jämförelse mellan Figur F.3 (se efter denna tabell) och planen indikerar dock att avstånd mellan spårområde och byggrätt är mycket kort. Eftersom fastigheten är relativt liten och används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte heller är lämpligt att uppföra på tomten.

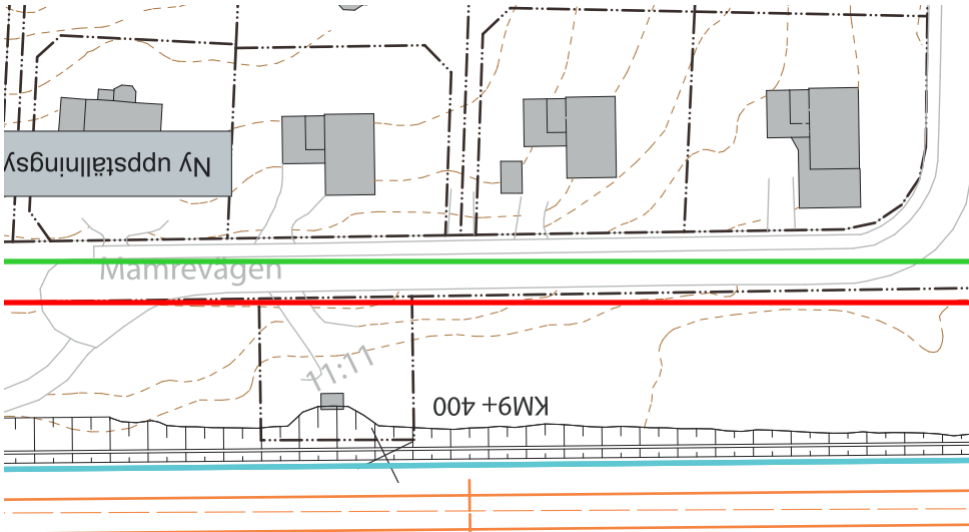
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+275, Söder	Villa	55	40	Kommentar: Tvåplans trävilla något lägre än järnvägsområdet. Ny bullerskärm planeras framför huset i samband med utbyggnad av järnvägen. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1914. Enligt plankartan anges tomten vara bebyggd eller såld för bebyggelse. Bedömning: Byggnaden ligger väl utanför ALARP-området. Inga riskreducerande åtgärder behöver vidtas. Framtida etablering: Den befintliga planen är så pass gammal att den inte medger någon närmare mätning av avstånd mellan spår område och byggrätt. Utifrån plankartan bedöms dock att avstånd mellan spår område och byggrätt är relativt kort. Eftersom fastigheten används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte är lämpligt att uppföra på tomten inom 30 meter från järnvägen.

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+300, Norr	2 stycken villor	38	35	Befintligt utförande: Två stycken tvåplans trävillor invid varandra i lätt sluttning ovan järnvägen. Den lilla höjdskillnaden bedöms inte ge något betydande skydd mot urspårning. Ny bullerskärm planeras framför huset i samband med utbyggnad av järnvägen. Eventuellt finns befintlig vall/klippa mellan hus och järnväg. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1914. Enligt plankartan anges tomterna vara bebyggda eller sålda för bebyggelse. Bedömning: Se Figur F.3 efter denna tabell. Villorna ligger utanför ALARP-området. Stora delar av tomt/gräsmatta ligger dock inom området med oacceptabla risknivåer. Inga riskreducerande åtgärder behöver vidtas i dagsläget, en förstärkt bullerskärm kommer dock att verka riskreducerande även för dessa fastigheter. Framtida etablering: Den befintliga planen är så pass gammal att den inte medger någon närmare mätning av avstånd mellan spårområde och byggrätt. En jämförelse mellan Figur F.3 (se efter denna tabell) och planen indikerar dock att avstånd mellan spårområde och byggrätt är mycket kort. Eftersom fastigheterna är relativt små och används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte heller är lämpligt att uppföra på tomterna.

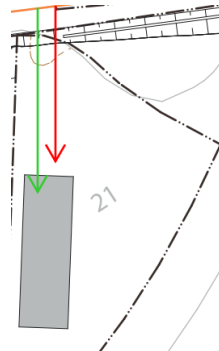
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+300, Söder	Villa	34	26	Kommentar: Tvåplans trävilla något lägre än järnvägsområdet. Ny bullerskärm planeras framför huset i samband med utbyggnad av järnvägen. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1914. Enligt plankartan anges tomten vara bebyggd eller såld för bebyggelse. Bedömning: Villan ligger utanför området med oacceptabla risknivåer, men delvis inom ALARP-området. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. En möjlig åtgärd kan vara skyddsräler, alternativt att förstärka bullerskyddet med en skyddsmur. Skyddsmuren bör i så fall dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Framtida etablering: Den befintliga planen är så pass gammal att den inte medger någon närmare mätning av avstånd mellan spårområde och byggrätt. Utifrån plankartan bedöms dock att avstånd mellan spårområde och byggrätt är relativt kort. Eftersom fastigheten används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte är lämpligt att uppföra på tomten inom 30 meter från järnvägen. 

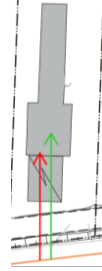
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+325, Norr	Villa	31	28	Befintligt utförande: Tvåplans villa med putsad fasad i lätt sluttning ovan järnvägen. Ny bullerskärm planeras framför huset i samband med utbyggnad av järnvägen. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1914. Enligt plankartan anges tomten vara bebyggd eller såld för bebyggelse. Bedömning: Se Figur F.3 efter denna tabell. Villan ligger delvis inom ALARP-området. Stora delar av tomt/gräsmatta ligger inom området med oacceptabla risknivåer. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. Den lätta sluttningen upp från järnvägen ger viss konsekvensreducering vid urspårning, men den totala effekten är tveksam. En möjlig åtgärd kan vara skyddsräler, alternativt att förstärka bullerskyddet med en skyddsmur. Skyddsmuren bör i så fall dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Mindre hus (lusthus) ligger i projekterad slänt för utbyggnaden av järnvägen och måste flyttas/rivas. Lusthus som inbjuder till längre vistelse bör inte finnas på tomten mellan byggnad och spåret. Framtida etablering: Den befintliga planen är så pass gammal att den inte medger någon närmare mätning av avstånd mellan spårområde och byggrätt. En jämförelse mellan Figur F.3 (se efter denna tabell) och planen indikerar dock att avstånd mellan spårområde och byggrätt är mycket kort. Eftersom fastigheten är relativt liten och används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte heller är lämpligt att uppföra på tomten.

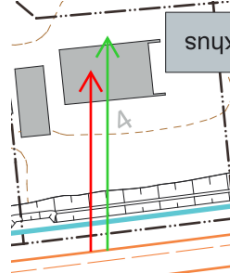
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+325, Söder	Villa	31	22	Kommentar: Tvåplans trävilla något lägre än järnvägsområdet. Ny bullerskärm planeras framför huset i samband med utbyggnad av järnvägen. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1914. Enligt plankartan anges tomten vara bebyggd eller såld för bebyggelse. Bedömning: En mindre del av byggnaden (samt hela garaget på fastigheten) ligger inom området för oacceptabla risknivåer. Hela byggnaden ligger dock inom ALARP-området. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. En möjlig åtgärd kan vara skyddsräler, alternativt att förstärka bullerskyddet med en skyddsmur. Skyddsmuren bör i så fall dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Framtida etablering: Den befintliga planen är så pass gammal att den inte medger någon närmare mätning av avstånd mellan spårområde och byggrätt. Utifrån plankartan bedöms dock att avstånd mellan spårområde och byggrätt är relativt kort. Eftersom fastigheten används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte är lämpligt att uppföra på tomten inom 30 meter från järnvägen. 

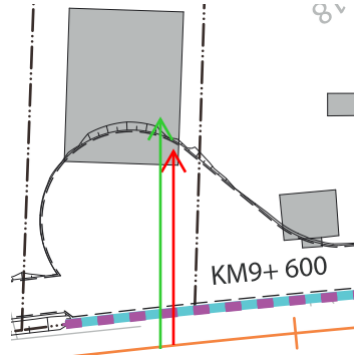
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+350-450, Norr	4 stycken villor	39	37	Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheterna inom en stadsplan som vann laga kraft år 1914. Enligt plankartan anges tomterna vara bebyggda eller sålda för bebyggelse. Kommentar: Fyra stycken tvåplans trävillor som ligger ovan sluttning, cirka 2 m över nivån för spårområdet. Samtliga fyra fastigheter ligger utanför ALARP-området. Ny bullerskärm planeras. Inga ytterligare riskreducerande åtgärder behöver vidtas. 

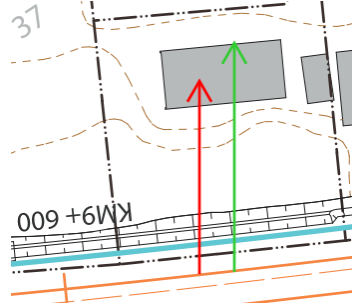
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+350-450, Söder	4 stycken flerfamiljshus	36	27	Befintligt utförande: Fyra stycken tvåplans flerfamiljshus med träfasad som är belägna något över spårområdet. Det östra huset ser ut att innehålla mindre barnverksamhet av något slag (förskola eller dyl.). Stödmur kombinerad med bullerplank är planerad mellan fastigheterna och järnvägen. Kommentar: Befintlig carport mot spåret kommer att flyttas närmare husen. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheterna inom en detaljplan som vann laga kraft år 1991. Enligt plankartan ligger carporten på mark som endast får bebyggas med uthus och garage. De tre västra husen är uppförda på mark för flerbostadshus i max två våningar och det östra huset är uppfört på mark som medger bostäder och barnstuga i max två våningar. Övrig mark är prickmark. Bedömning: Se Figur F.4 efter denna tabell. Byggnaderna ligger utanför området för oacceptabla risknivåer, men delvis inom ALARP-området. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. Den planerade stödmuren bör dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Barnverksamheten ser ut att vara av mindre omfattning och deras ytor för utevistelse är på motsatt sida om huset från järnvägen sett (utanför ALARP-området) vilket ger ytterligare skydd vid olycka. Framtida etablering: Den befintliga planen är så pass gammal att den inte medger någon närmare mätning av avstånd mellan spårområde och byggrätt. En jämförelse mellan Figur F.4 (se efter denna tabell) och planen indikerar dock att avstånd mellan spårområde och byggrätt är kort. Baserat på husens och carportens placering på fastigheten bedöms sannolikheten vara mycket låg att nya byggnader uppförs, då det tillgängliga utrymmet inte medger detta.

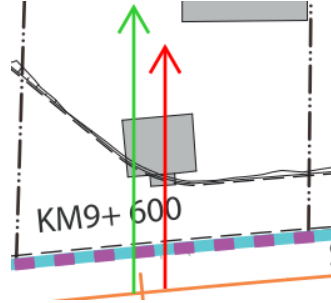
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+550, Söder	Industribyggnad	38	27	Befintligt utförande: Träbyggnad med fönster mot spårområdet. Kraftigt träplank > 3 m högt i fastighetsgräns. Fastigheten belägen något lägre än järnvägen. Kommentar: Träbyggnad med annorlunda utseende som troligtvis används till garage, industri och/eller kontorsverksamhet. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1986. Enligt plankartan ligger fastigheten inom ett byggnadskvarter för industri. Mellan fastigheten och spårområdet är det en mindre väg samt prickmark. Bedömning: Byggnaden ligger utanför området för oacceptabla risknivåer, men en liten del ligger inom ALARP-området. Med anledning av byggnadens bedömda låga personantal, samt det kraftiga träplanket i fastighetsgränsen bedöms inga riskreducerande åtgärder behöva vidtas i dagsläget. Framtida etablering: Utifrån plankartan uppskattas avstånd mellan byggrätt och spårområde vara drygt 20 meter. Med tanke på fastighetens (geometriska) form och bebyggelse i dagsläget bedöms det mindre troligt att byggnader skulle tillkomma. Ytan närmast prickmarken används i dagsläget till uppställning av material.  

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+550, Söder	Fortum	24	13	Befintligt utförande: Kraftig långsmal betongbyggnad tillhörande Fortum (troligtvis ställverk, undercentral eller liknande) med kortsidan mot järnvägsspåret. Fastigheten belägen något lägre än järnvägen. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1986. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för industri. Mellan fastigheten och spårområdet är det en mindre väg samt prickmark. Bedömning: Cirka en femtedel av byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer och ytterligare en liten del av byggnaden ligger inom ALARP-området. Det har ej kunnat fastställas om funktionen är samhällsviktig eller ej. Är funktionen ej samhällsviktig bedöms inga riskreducerande åtgärder behöva vidtas med bakgrund i att byggnaden inte bedöms utgöra stadigvarande vistelseplats, samt i byggnadens robusta obrännbara konstruktion. Är funktionen samhällsviktig (vilket bör undersökas i ett första skede) kan ytterligare åtgärder behöva utredas. Det skall även noteras att verksamheten troligtvis kategoriseras som teknisk anläggning och inte som industri. Framtida etablering: Med tanke på att byggnaden i dagsläget upptar i princip hela ytan på fastigheten bedöms det inte troligt att fler byggnader uppförs på denna fastighet (om inte aktuell byggnad rivs). Vid nyetablering på tomten bör industribyggnad placeras bortom 30 meter från järnvägen (25 meter om riskreducerande åtgärder införs).  

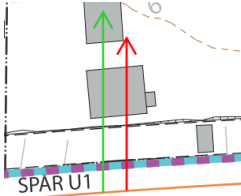
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+550, Norr	Villa	22	21	Befintligt utförande: Tvåplans trävilla i samma nivå som järnvägen. Ny bullerskärm planeras i fastighetsgräns. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1960. Enligt plankartan ligger fastigheten inom ett byggnadskvarter för friliggande bostadshus. Den befintliga planen medger endast begränsad mätning av avstånd mellan spår område och byggrätt, men detta uppskattas till drygt 20 meter. Bedömning: Cirka halva byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer och hela byggnaden ligger inom ALARP-området. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. En möjlig åtgärd kan vara skyddsräler, alternativt att förstärka bullerskyddet med en skyddsmur. Skyddsmuren bör i så fall dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Framtida etablering: Eftersom fastigheten används till enfamiljshus och detta verkar vara byggt på gränsen till prickmark, bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte är lämpligt att uppföra på fastigheten inom 30 meter från järnvägen. 

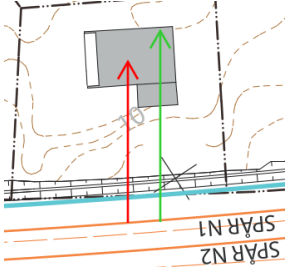
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+575, Söder	Industribyggnad	35	23	Befintligt utförande: Byggnaden har rivits. Ny stödmur kombinerad med bullerskärm planeras mellan fastigheten och järnvägen. Kommentar: Ev. planerad ny bebyggelse är okänd i dagsläget. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1986. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för industri. Mellan fastigheten och spårområdet är det en mindre väg samt prickmark. Framtida etablering: Utifrån plankartan uppskattas avstånd mellan byggrätt och spårområde vara drygt 20 meter. Med tanke på fastighetens storlek och läge bedöms det vara troligt att ny verksamhet kommer att etableras här. Vid nyetablering på fastigheten bör industribyggnad placeras bortom 30 meter från järnvägen (25 meter om riskreducerande åtgärder införs). Det bör observeras att byggrätten därmed medger att del av byggnad placeras inom område för oacceptabla risknivåer och inom ALARP-området.  

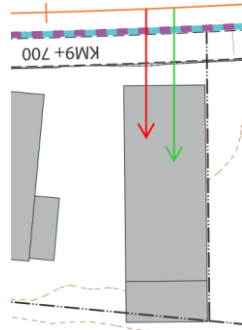
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
5+575, Norr	Villa	24	21	Befintligt utförande: Tvåplans tegelvilla i samma nivå som järnvägen. Ny bullerskärm planeras i fastighetsgräns. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1960. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för friliggande bostadshus. Den befintliga planen medger endast begränsad mätning av avstånd mellan spår område och byggrätt, men detta uppskattas till drygt 20 meter. Bedömning: Cirka halva byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer och hela byggnaden ligger inom ALARP-området. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. En möjlig åtgärd kan vara skyddsräler, alternativt att förstärka bullerskyddet med en skyddsmur. Skyddsmuren bör i så fall dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Framtida etablering: Eftersom fastigheten används till enfamiljshus och detta verkar vara byggt på gränsen till prickmark, bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte är lämpligt att uppföra på fastigheten inom 30 meter från järnvägen. 

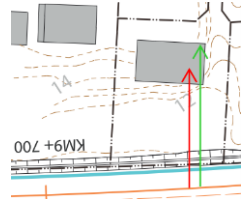
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+600, Söder	Industri	24	12	Befintligt utförande: Byggnaden har rivits. Kraftigt plank i fastighetsgräns mot järnväg. Fastigheten belägen något lägre än järnvägen. Ny stödmur kombinerad med bullerskärm planeras mellan fastigheten och järnvägen. Kommentar: Ev. planerad ny bebyggelse är okänd i dagsläget. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1986. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för industri. Mellan fastigheten och spårområdet är det en mindre väg samt prickmark. Bedömning: Stora delar av fastigheten ligger inom området för oacceptabla risknivåer. Framtida etablering: Utifrån plankartan uppskattas avstånd mellan byggrätt och spårområde vara drygt 20 meter. Med tanke på fastighetens storlek och läge bedöms det vara troligt att ny verksamhet kommer att etableras här. Vid nyetablering på tomten bör industribyggnad placeras bortom 30 meter från järnvägen (25 meter om riskreducerande åtgärder införs). Det bör observeras att byggrätten därmed medger att del av byggnad placeras inom område för oacceptabla risknivåer och inom ALARP-området.  

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+600, Norr	Två stycken villor	50	48	Befintligt utförande: Två stycken tvåplans trävillor i relativt kraftig sluttning ovanför järnvägen. Ny bullerskärm planeras i fastighetsgräns mot järnvägen. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1960. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för friliggande bostadshus. Den befintliga planen medger endast begränsad mätning av avstånd mellan spårområde och byggrätt, men detta uppskattas till drygt 20 meter. Bedömning: Villorna ligger utanför ALARP-området. Stora delar av tomt/gräsmatta ligger dock inom området med oacceptabla risknivåer. Inga riskreducerande åtgärder behöver vidtas i dagsläget, en förstärkt bullerskärm i detta område kommer dock att verka riskreducerande även för denna fastighet. Framtida etablering: Eftersom fastigheten används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte är lämpligt att uppföra på fastigheten inom 30 meter från järnvägen.

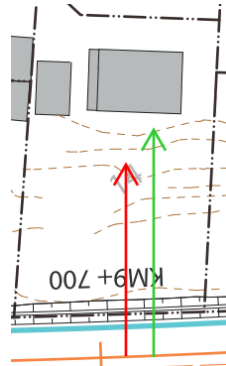
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+650 Söder	Industri	24	13	Befintligt utförande: Äldre villa som används som kontor/industri med tillhörande förråd/kontor på baksidan. Fastigheten belägen något lägre än järnvägen. Ny stödmur kombinerad med bullerskärm planeras mellan fastigheten och järnvägen. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1986. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för industri. Mellan fastigheten och spårområdet är det en mindre väg samt prickmark. Bedömning: Hela byggnaden ligger väl inom området för oacceptabla risknivåer. Det bör utredas vilken typ av verksamhet som bedrivs på fastigheten, främst med avseende på förväntat personantal och vistelsetid. Om stadigvarande vistelse förekommer i någon av byggnaderna skall riskreducerande åtgärder vidtas. Den planerade stödmuren bör dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Framtida etablering: Utifrån plankartan uppskattas avstånd mellan byggrätt och spårområde vara drygt 20 meter. Med tanke på fastighetens storlek och läge bedöms det inte vara osannolikt att fler byggnader kan tillkomma här. Vid nyetablering på fastigheten bör industribyggnad placeras bortom 30 meter från järnvägen (25 meter om riskreducerande åtgärder införs). Det bör observeras att byggrätten därmed medger att del av byggnad placeras inom område för oacceptabla risknivåer och inom ALARP-området.  

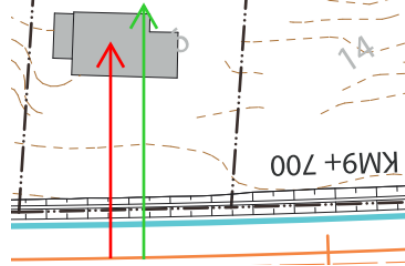
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+650, Norr	Villa	20	18	Befintligt utförande: Treplans tegelvilla i sluttning ovan järnvägen. Ny bullerskärm planeras i fastighetsgräns. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1960. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för friliggande bostadshus. Den befintliga planen medger endast begränsad mätning av avstånd mellan spårområde och byggrätt, men detta uppskattas till drygt 20 meter. Bedömning: Cirka halva byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer och hela byggnaden ligger inom ALARP-området. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. En möjlig åtgärd kan vara skyddsräler, alternativt att förstärka bullerskyddet med en skyddsmur. Skyddsmuren bör i så fall dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspärning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Framtida etablering: Eftersom fastigheten används till enfamiljshus och detta verkar vara byggt på gränsen till prickmark, bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte är lämpligt att uppföra på fastigheten inom 30 meter från järnvägen. 

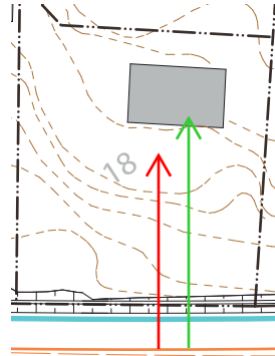
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+675, Söder	Industri, Mässmix	27	15	Befintligt utförande: Industribyggnad i plåt med fönster mot järnvägen. Fastigheten är belägen något lägre än järnvägen. Ny stödmur kombinerad med bullerskärm planeras mellan fastigheten och järnvägen. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1986. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för industri. Mellan fastigheten och spårområdet är det en mindre väg samt prickmark. Bedömning: Cirka en femtedel av byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer och cirka en fjärdedel ligger inom ALARP-området. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. Den planerade stödmuren bör dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Framtida etablering: Med tanke på att i princip hela ytan på fastigheten är bebyggd i dagsläget bedöms det inte troligt att fler byggnader uppförs på denna fastighet. Vid eventuell framtida nyetablering bör industribyggnad placeras bortom 30 meter från järnvägen (25 meter om riskreducerande åtgärder införs).  

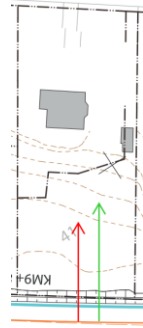
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+675, Norr	Villa	24	22	Befintligt utförande: Tvåplans trävilla i sluttning ovanför järnvägen. Ny bullerskärm planeras i fastighetsgräns. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1960. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för friliggande bostadshus. Den befintliga planen medger endast begränsad mätning av avstånd mellan spår område och byggrätt, men detta uppskattas till drygt 20 meter. Bedömning: Cirka halva byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer och hela byggnaden ligger inom ALARP-området. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. En möjlig åtgärd kan vara skyddsräler, alternativt att förstärka bullerskyddet med en skyddsmur. Skyddsmuren bör i så fall dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Den relativt kraftiga sluttningen framför huset bidrar riskreducerande, men effekten är svårbedömd. Framtida etablering: Eftersom fastigheten används till enfamiljshus och detta verkar vara byggt på gränsen till prickmark, bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kvarvarande yta på byggrätten fram till prickmark är dessutom mycket begränsad. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte är lämpligt att uppföra på fastigheten inom 30 meter från järnvägen. 

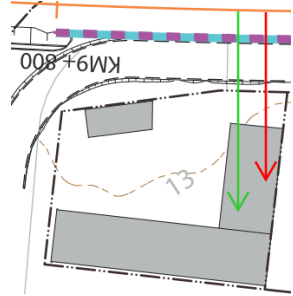
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+700, Söder	Snickeri	27	14	Befintligt utförande: Plåtbyggnad med ett fåtal fönster mot järnvägen. Fastigheten belägen något lägre än järnvägen. Ny stödmur kombinerad med bullerskärm planeras mellan fastigheten och järnvägen. Kommentar: Svårt att bedöma vilka byggnader som tillhör vilka verksamheter. Det bör noteras att delar av verksamheten ligger inom området för den nya sträckningen av Magasinsvägen. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1986. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för industri. Mellan fastigheten och spårområdet är det en mindre väg samt prickmark. Bedömning: Stora delar av verksamheten ligger inom området med oacceptabel risknivå. Den planerade stödmuren bör dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Framtida etablering: Med tanke på att i princip hela ytan på fastigheten är bebyggd i dagsläget bedöms det inte troligt att fler byggnader uppförs på denna fastighet. Vid eventuell framtida nyetablering bör industribyggnad placeras bortom 30 meter från järnvägen (25 meter om riskreducerande åtgärder införs). 

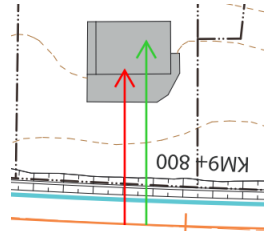
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+700, Norr	Villa	33	32	Befintligt utförande: Tvåplans trävilla i sluttning ovanför järnvägen. Ny stödmur kombinerad med bullerskärm planeras mellan fastigheten och järnvägen. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1960. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för friliggande bostadshus. Den befintliga planen medger endast begränsad mätning av avstånd mellan spår område och byggrätt, men detta uppskattas till drygt 20 meter. Bedömning: Villan ligger utanför ALARP-området. Stora delar av tomt/gräsmatta ligger dock inom området med oacceptabla risknivåer. Inga riskreducerande åtgärder behöver vidtas i dagsläget. En förstärkt bullerskärm i detta område kommer dock även att verka riskreducerande för denna fastighet. Framtida etablering: Eftersom fastigheten används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte är lämpligt att uppföra på fastigheten inom 30 meter från järnvägen. 

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+725, Norr	Villa	22	21	Befintligt utförande: Tvåplans trävilla i lätt sluttning ovanför järnvägen. Ny bullerskärm planeras i fastighetsgräns. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1960. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för friliggande bostadshus. Den befintliga planen medger endast begränsad mätning av avstånd mellan spår område och byggrätt, men detta uppskattas till drygt 20 meter. Bedömning: Cirka halva byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer och hela byggnaden ligger inom ALARP-området. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. En möjlig åtgärd kan vara skyddsräler, alternativt att förstärka bullerskyddet med en skyddsmur. Skyddsmuren bör i så fall dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspärning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Framtida etablering: Eftersom fastigheten används till enfamiljshus och detta verkar vara byggt på gränsen till prickmark, bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kvarvarande yta på byggrätten fram till prickmark är dessutom mycket begränsad. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte är lämpligt att uppföra på fastigheten inom 30 meter från järnvägen. 

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+750, Norr	Villa	30	29	Befintligt utförande: Tvåplans trävilla i sluttning ovanför järnvägen. Ny bullerskärm planeras i fastighetsgräns. Den relativt kraftiga sluttningen framför huset bidrar riskreducerande, men effekten är svårbedömd. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1960. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för friliggande bostadshus. Den befintliga planen medger endast begränsad mätning av avstånd mellan spår område och byggrätt, men detta uppskattas till drygt 20 meter. Bedömning: Byggnaden ligger precis på gränsen till ALARP-området. Stora delar av tomt/gräsmatta ligger dock inom området med oacceptabla risknivåer. Inga riskreducerande åtgärder behöver vidtas i dagsläget. En förstärkt bullerskärm i detta område kommer dock att verka riskreducerande även för denna fastighet. Framtida etablering: Eftersom fastigheten används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte är lämpligt att uppföra på fastigheten inom 30 meter från järnvägen. 

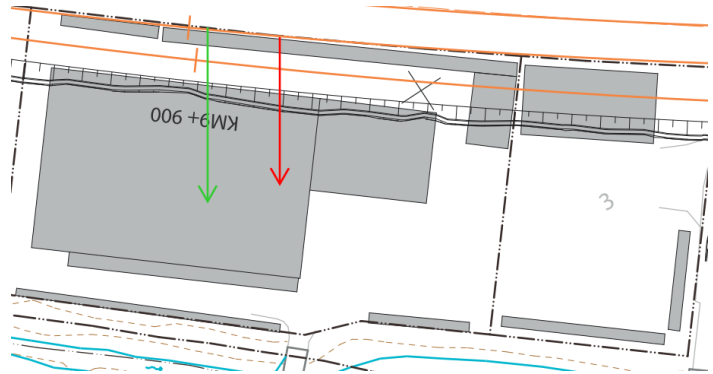
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+775, Norr	Villa	48	48	Befintligt utförande: Villa i sluttning ovanför järnvägen. Obebyggd fastighet mellan villan och spårområdet. Ny bullerskärm planeras i fastighetsgräns. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheterna inom en stadsplan som vann laga kraft år 1960. Enligt plankartan ligger fastigheterna inom ett byggnadskvarter för friliggande bostadshus. Den befintliga planen medger endast begränsad mätning av avstånd mellan spårområde och byggrätt, men detta uppskattas till drygt 20 meter (cirka 2/3 av den obebyggda fastigheten). Bedömning: Fastigheten med villan ligger utanför ALARP-området. Stora delar av den obebyggda fastigheten ligger dock inom området med oacceptabla risknivåer. Inga riskreducerande åtgärder behöver vidtas i dagsläget. En förstärkt bullerskärm i detta område kommer dock att verka riskreducerande även för dessa fastigheter. Framtida etablering: Eftersom den bebyggda fastigheten används till enfamiljshus och har en begränsad area bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Då endast en begränsad del av den obebyggda fastigheten ligger bortom prickmark bedöms det mindre troligt att bostadshus skulle uppföras här. Då majoriteten av fastigheten dessutom ligger inom ALARP-området rekommenderas att fastigheten förblir obebyggd. 

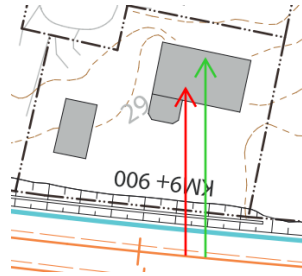
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+775, Söder	Däcksverkstad	30	17	Befintligt utförande: Plåtbaracker som bedöms användas som däckverkstad eller liknande verksamhet. Fastigheten belägen något lägre än järnvägen. Ny stödmur kombinerad med bullerskärm planeras mellan fastigheten och järnvägen. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1986. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för industri. Mellan fastigheten och spårområdet är det en mindre väg samt prickmark. Bedömning: Delar av byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer. Troligtvis förekommer dock ingen stadigvarande vistelse i dessa delar. Detta bör kontrolleras med verksamheten. Om stadigvarande vistelse förekommer i någon av byggnaderna skall riskreducerande åtgärder vidtas. Den planerade stödmuren bör dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Framtida etablering: Med tanke på att i princip hela ytan på fastigheten är bebyggd i dagsläget bedöms det inte troligt att fler byggnader uppförs på denna fastighet. Vid eventuell framtida nyetablering bör industribyggnad placeras bortom 30 meter från järnvägen (25 meter om riskreducerande åtgärder införs).
				 

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+800, Norr	Villa	20	20	Befintligt utförande: Treplans villa med putsad fasad i sluttning ovanför järnvägen. Ny bullerskärm planeras i fastighetsgräns. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1960. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för friliggande bostadshus. Den befintliga planen medger endast begränsad mätning av avstånd mellan spår område och byggrätt, men detta uppskattas till drygt 20 meter. Bedömning: Cirka en tredjedel av byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer och stora delar av byggnaden ligger inom ALARP-området. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. En möjlig åtgärd kan vara skyddsräler, alternativt att förstärka bullerskyddet med en skyddsmur. Skyddsmuren bör i så fall dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Framtida etablering: Eftersom fastigheten används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kvarvarande yta på byggrätten fram till prickmark är dessutom mycket begränsad. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte är lämpligt att uppföra på fastigheten inom 30 meter från järnvägen. 

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+850, Norr	2 stycken villor	21	21	Befintligt utförande: Två stycken tvåplans trävillor. Ny bullerskärm planeras i fastighetsgräns. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1960. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för friliggande bostadshus. Den befintliga planen medger endast begränsad mätning av avstånd mellan spår område och byggrätt, men detta uppskattas till drygt 20 meter. Bedömning: Stora delar av byggnaderna ligger inom ALARP-området och delar av dem ligger inom området för oacceptabla risknivåer. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. En möjlig åtgärd kan vara skyddsräler, alternativt att förstärka bullerskyddet med en skyddsmur. Skyddsmuren bör i så fall dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Framtida etablering: Eftersom fastigheten används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kvarvarande yta på byggrätten fram till prickmark är dessutom mycket begränsad. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte är lämpligt att uppföra på fastigheten inom 30 meter från järnvägen. 

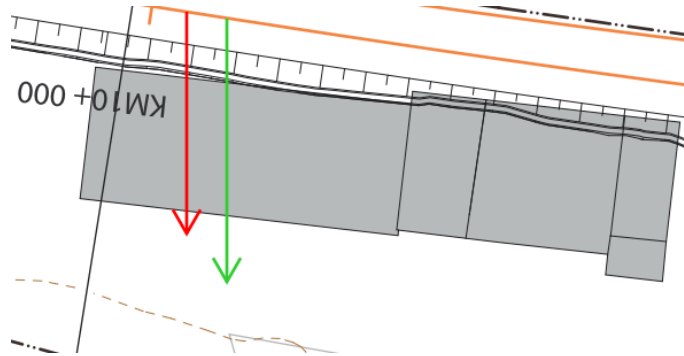
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+800-900, Söder	Industribyggnad	7	0	Befintligt utförande: Byggma bygghandel. Stora lagerbyggnader och virkeslager i plåt samt tvåvåningsbaracker för kontor o.dyl. Fastigheten belägen något lägre än järnvägen. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1986. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för industri. Befintlig verksamhet kategoriseras dock som handel. Mellan fastigheten och spårområdet är det cirka 10 meter prickmark. Bedömning: Stora delar av verksamheten och dess byggnader ligger inom området med oacceptabel risknivå. Dessutom ligger flera byggnader inom området för den nya spårsträckningen. Med anledning av verksamhetens placering i relation till den nya spårdragningen förutsätts att flera (eventuellt samtliga) byggnader kommer att rivas och att verksamheten eventuellt kommer att flyttas. Om de byggnader som ligger utanför det nya spårområdet skall vara kvar måste riskreducerande åtgärder utredas och införas. Den planerade stödmuren bör förlängas till Byggma och dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Framtida etablering: Med tanke på att i princip hela ytan på fastigheten är bebyggd i dagsläget bedöms det inte troligt att fler byggnader uppförs på denna fastighet. Vid eventuell framtida nyetablering bör industribyggnad placeras bortom 30 meter från järnvägen (25 meter om riskreducerande åtgärder införs). Det bör observeras att bygggrätten därmed medger att del av byggnad placeras inom område för oacceptabla risknivåer och inom ALARP-området. Se vidare på nästa sida.

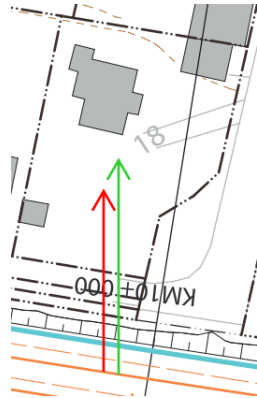
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
				 

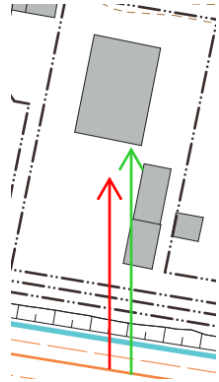
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+900, Norr	Villa	19	20	Befintligt utförande: Treplans tegelvilla med ett trähus på tomten. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1960. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för friliggande bostadshus. Den befintliga planen medger endast begränsad mätning av avstånd mellan spår område och byggrätt, men detta uppskattas till drygt 20 meter. Bedömning: Cirka en tredjedel av byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer och stora delar av byggnaden ligger inom ALARP-området. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. En möjlig åtgärd kan vara skyddsräler, alternativt att förstärka bullerskyddet med en skyddsmur. Skyddsmuren bör i så fall dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Framtida etablering: Eftersom fastigheten används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kvarvarande yta på byggrätten fram till prickmark är dessutom mycket begränsad. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte är lämpligt att uppföra på fastigheten inom 30 meter från järnvägen 

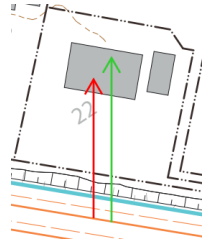
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+950, Norr	Villa	21	22	Befintligt utförande: Tvåplans villa med plåtfasad i sluttning ovan järnvägen. Ny bullerskärm planeras i fastighetsgräns. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1960. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för friliggande bostadshus. Den befintliga planen medger endast begränsad mätning av avstånd mellan spår område och byggrätt, men detta uppskattas till drygt 20 meter. Bedömning: Cirka en tredjedel av byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer och stora delar av byggnaden ligger inom ALARP-området. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. En möjlig åtgärd kan vara skyddsräler, alternativt att förstärka bullerskyddet med en skyddsmur. Skyddsmuren bör i så fall dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Framtida etablering: Eftersom fastigheten används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kvarvarande yta på byggrätten fram till prickmark är dessutom mycket begränsad. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte är lämpligt att uppföra på fastigheten inom 30 meter från järnvägen. 

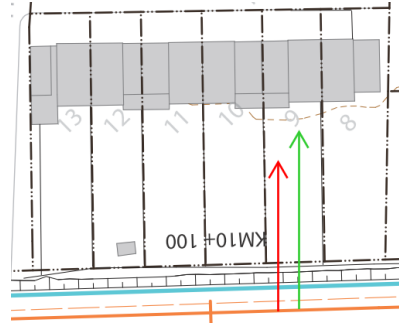
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+975, Norr	Villa	19	20	Befintligt utförande: Tvåplans trävilla. Ny bullerskärm planeras i fastighetsgräns. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1960. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för friliggande bostadshus. Den befintliga planen medger endast begränsad mätning av avstånd mellan spår område och byggrätt, men detta uppskattas till drygt 20 meter. Bedömning: Cirka halva byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer och hela byggnaden ligger inom ALARP-området. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. En möjlig åtgärd kan vara skyddsräler, alternativt att förstärka bullerskyddet med en skyddsmur. Skyddsmuren bör i så fall dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Framtida etablering: Eftersom fastigheten används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kvarvarande yta på byggrätten fram till prickmark är dessutom mycket begränsad. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte är lämpligt att uppföra på fastigheten inom 30 meter från järnvägen. 

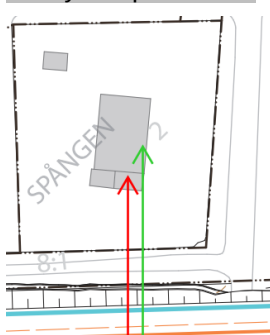
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
9+950-10+0, Söder	Industri	17	4	Befintligt utförande: Industribyggnad i två plan. Plåtfasader och fönster mot järnvägen. Kommentar: Byggnaden ligger i projekterad slänt för det nya spåret. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1986. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för industri. Mellan fastigheten och spårområdet är det cirka 10 meter prickmark. Bedömning: Hela byggnaden befinner sig inom området med oacceptabel risknivå. Med anledning av verksamhetens placering i relation till den nya spårdragningen förutsätts att byggnaden kommer att rivas. Om verksamheten skall vara kvar måste riskreducerande åtgärder utredas och införas. Framtida etablering: Med tanke på att i princip hela ytan på fastigheten är bebyggd i dagsläget bedöms det inte troligt att fler byggnader uppförs på denna fastighet. Vid eventuell framtida nyetablering bör industribyggnad placeras bortom 30 meter från järnvägen (25 meter om riskreducerande åtgärder införs). Det bör observeras att byggrätten därmed medger att byggnad placeras inom område för oacceptabla risknivåer och inom ALARP-området. 

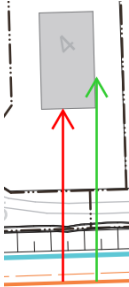
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
10+0, Norr	Villa	31	33	Befintligt utförande: Tvåplans trävilla med plank i fastighetsgräns mot järnvägen. Ny bullerskärm planeras i fastighetsgräns. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1960. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för friliggande bostadshus. Den befintliga planen medger endast begränsad mätning av avstånd mellan spår område och byggrätt, men detta uppskattas till drygt 20 meter. Bedömning: Villan ligger utanför ALARP-området. Stora delar av tomt/gräsmatta ligger dock inom området med oacceptabla risknivåer. Inga riskreducerande åtgärder behöver vidtas i dagsläget. Förstärkt bullerskärm i detta område kommer dock att verka riskreducerande även för denna fastighet. Framtida etablering: Eftersom fastigheten används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte är lämpligt att uppföra på fastigheten inom 30 meter från järnvägen. 

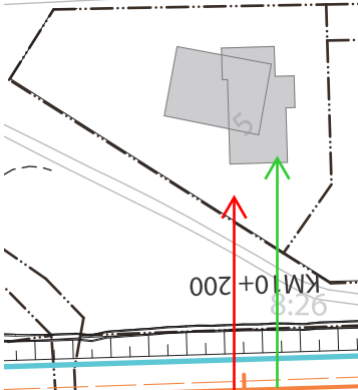
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
10+025, Norr	Villa	29	31	Befintligt utförande: Tvåplans villa med fasad i trä och tegel. Ny bullerskärm planeras i fastighetsgräns. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1960. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för friliggande bostadshus. Den befintliga planen medger endast begränsad mätning av avstånd mellan spårområde och byggrätt, men detta uppskattas till drygt 20 meter. Bedömning: Villan ligger utanför ALARP-området. Stora delar av tomt/gräsmatta samt garage ligger dock inom området med oacceptabla risknivåer. Inga riskreducerande åtgärder behöver vidtas i dagsläget. Förstärkt bullerskärm i detta område kommer dock att verka riskreducerande även för denna fastighet. Framtida etablering: Eftersom fastigheten används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte är lämpligt att uppföra på fastigheten inom 30 meter från järnvägen. 

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
10+050, Norr	Villa	20	22	Befintligt utförande: Tvåplans trävilla belägen något högre än järnvägen. Ny bullerskärm planeras i fastighetsgräns. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1960. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för friliggande bostadshus. Den befintliga planen medger endast begränsad mätning av avstånd mellan spårområde och byggrätt, men detta uppskattas till drygt 30 meter vilket inkluderar prickmark och en mindre väg. Bedömning: En del av byggnaden ligger inom området för oacceptabla risknivåer och i princip hela byggnaden ligger inom ALARP-området. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. En möjlig åtgärd kan vara skyddsräler, alternativt att förstärka bullerskyddet med en skyddsmur. Skyddsmuren bör i så fall dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Framtida etablering: Eftersom fastigheten används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kvarvarande yta på byggrätten fram till prickmark är dessutom mycket begränsad. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte är lämpligt att uppföra på fastigheten inom 30 meter från järnvägen. 

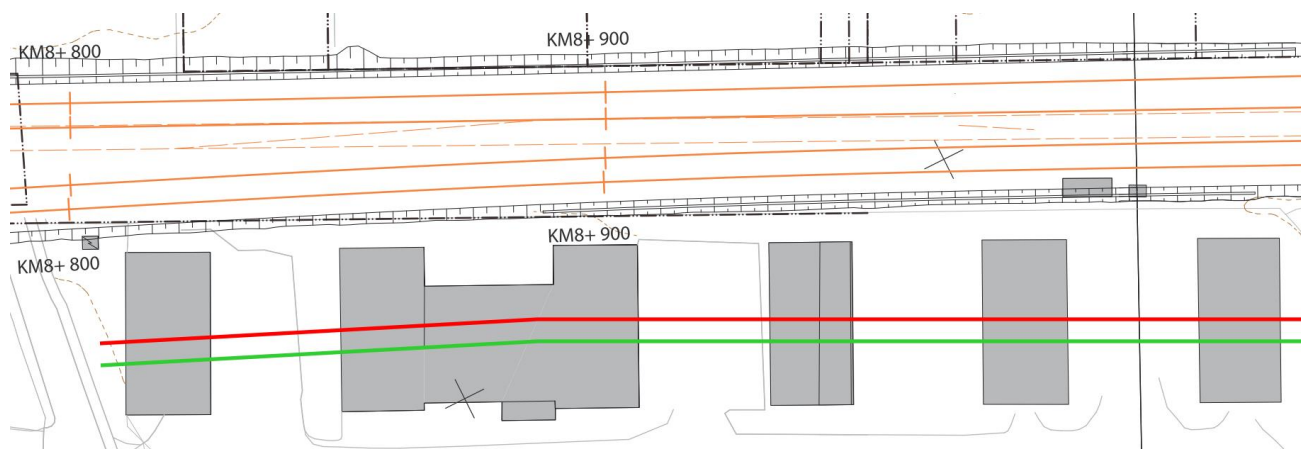
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivå samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
10+075-125, Norr	Radhus	32	34	Befintligt utförande: Sex stycken radhus belägna parallellt med spåret. Ny bullerskärm planeras i fastighetsgräns. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1960. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter som tillåter radhus. I planbestämmelsen anges även att tomtmarken till 4/5 skall lämnas obebyggd. Således är i princip hela radhustomterna prickmark. Bedömning: Radhuslängan ligger utanför ALARP-området, men stora delar av tomt/gräsmatta samt garage ligger dock inom området med oacceptabla risknivåer. Inga riskreducerande åtgärder behöver vidtas i dagsläget. Förstärkt bullerskärm i detta område kommer dock att verka riskreducerande även för denna fastighet. Framtida etablering: Eftersom fastigheten används till radhus bedöms det osannolikt att nya byggnader uppförs närmare järnvägen. Detta är inte heller möjligt med hänsyn till prickmarken. 

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
10+150, Norr	Villa	21	23	Befintligt utförande: Tvåplans tegelvilla belägen något lägre än spårnivå. Ny bullerskärm planeras i fastighetsgräns. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1959. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för friliggande bostadshus (eller där så provas lämpligt, lokaler för handel/hantverk i mindre omfattning). Den befintliga planen medger endast begränsad mätning av avstånd mellan spår område och byggrätt, men detta uppskattas till drygt 20 meter vilket inkluderar prickmark och parkytor. Bedömning: Stora delar av byggnaden ligger inom ALARP-området och delar av den ligger inom området för oacceptabla risknivåer. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. En möjlig åtgärd kan vara skyddsräler, alternativt att förstärka bullerskyddet med en skyddsmur. Skyddsmuren bör i så fall dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Framtida etablering: Eftersom fastigheten används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Detta är inte heller möjligt med hänsyn till prickmark. 

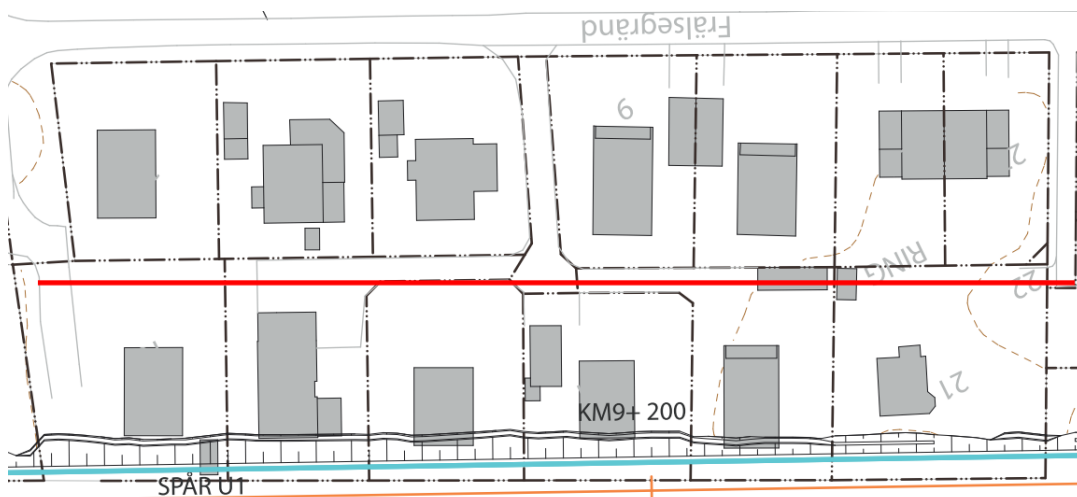
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
10+175, Norr	Villa	24	25	Befintligt utförande: Tvåplans trävilla belägen något lägre än spårnivå. Ny bullerskärm planeras i fastighetsgräns. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1959. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för friliggande bostadshus (eller där så provas lämpligt, lokaler för handel/hantverk i mindre omfattning). Den befintliga planen medger endast begränsad mätning av avstånd mellan spår område och byggrätt, men detta uppskattas till drygt 20 meter vilket inkluderar prickmark och parkytor. Bedömning: Byggnaden ligger precis utanför området med oacceptabel risknivå. Cirka halva byggnaden ligger dock inom ALARP-området. Således skall riskreducerande åtgärder utredas och införas. En möjlig åtgärd kan vara skyddsräler, alternativt att förstärka bullerskyddet med en skyddsmur. Skyddsmuren bör i så fall dimensioneras så att den kan verka konsekvensreducerande vid urspårning och bullerplanket bör byggas kraftigt så att det (en viss tid) kan stå emot värmestrålning. Skyddsmuren bör även vara tät i underkant för att förhindra spridning av utläckande vätska. Framtida etablering: Eftersom fastigheten används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Detta är inte heller möjligt med hänsyn till prickmark. 

Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivån samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
10+200, Norr	Villa	28	29	Befintligt utförande: Tvåplans trävilla belägen något lägre än spårnivå. Ny bullerskärm planeras i fastighetsgräns. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av gällande detaljplaner ligger fastigheten inom en stadsplan som vann laga kraft år 1959. Enligt plankartan ligger tomten inom ett byggnadskvarter för friliggande bostadshus (eller där så provas lämpligt, lokaler för handel/hantverk i mindre omfattning). Den befintliga planen medger endast begränsad mätning av avstånd mellan spår område och byggrätt, men detta uppskattas till drygt 20 meter vilket inkluderar prickmark och parkytor. Bedömning: Byggnaden ligger precis utanför ALARP-området och endast en liten del av tomten ligger inom området med oacceptabla risknivåer. Inga riskreducerande åtgärder bedöms behöva vidtas i dagsläget. Framtida etablering: Eftersom fastigheten används till enfamiljshus bedöms sannolikheten vara låg att nya byggnader uppförs. Kvarvarande yta på byggrätten fram till prickmark är dessutom begränsad. Kommunen bör dock uppmärksammas på att så kallade Attefallshus eller liknande (som kan användas för boende/övernattning) inte är lämpligt att uppföra på fastigheten inom 30 meter från järnvägen. 

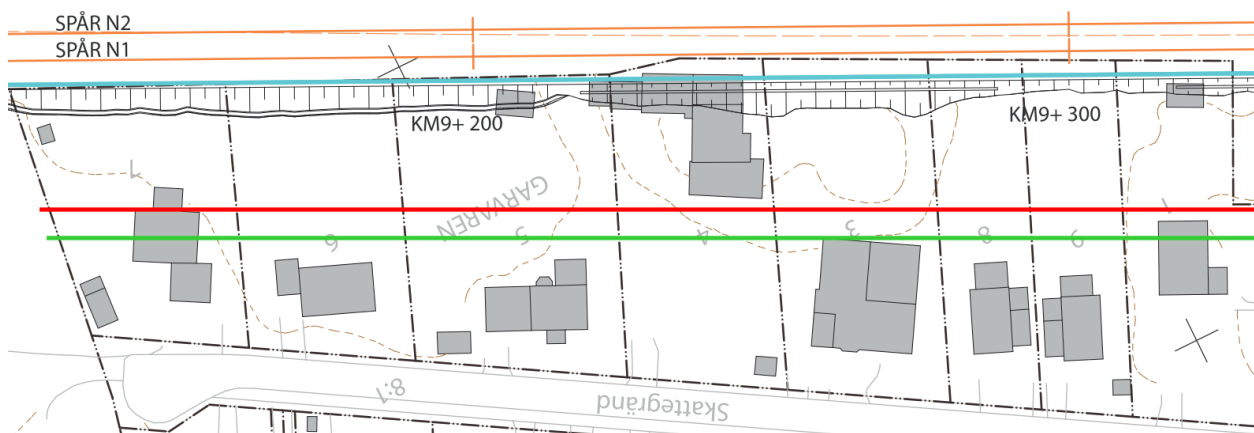
Km-angivelse, sida om järnvägen	Nuvarande markanvändning	Avstånd till trafikerat spår		Befintligt utförande, gällande eller pågående detaljplan, kommentarer, kvalitativ bedömning av risknivå samt möjlig tillkommande bebyggelse
		I dagsläget	Enligt JP	
10+200, Söder	Övergiven tegelbyggnad	43	30	Kommentar: Med utgångspunkt i byggnadens skick förutsätts att den kommer att rivas. Detaljplan: Utifrån Stockholms stads redovisning av pågående detaljplaner ligger fastigheten inom en föreslagen detaljplan från 2014. På den berörda fastigheten föreslås studentbostäder i 4-6 våningar. Avstånd till dagens spåranläggning är cirka 30 meter. Yta mellan studentbostäder och spårrområde utgörs av prickmark. Framtida etablering: På plankartan är skyddsmur inkl. strålningskyddande plank utritat mellan studentbostäder och järnvägen.



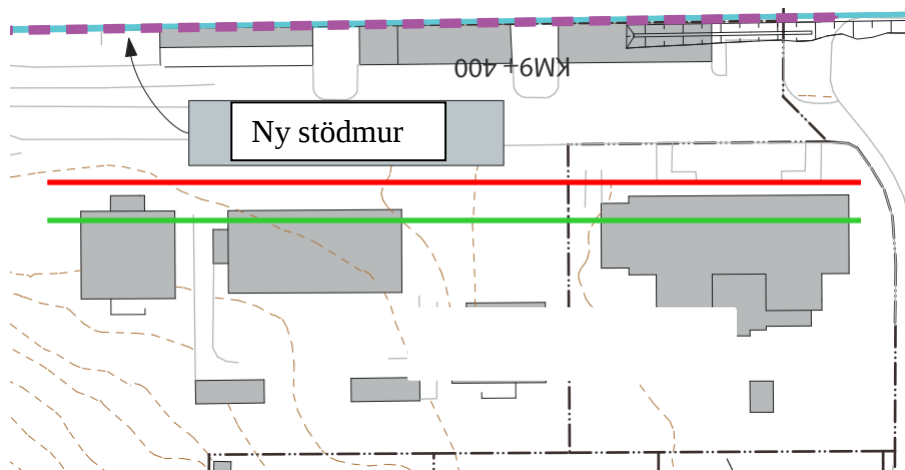
Figur F.1. Industribyggnader vid km 8+900. Rött streck markerar oacceptabel risknivå, grönt streck markerar ALARP.



Figur F.2. Villaområde. Rött streck markerar oacceptabel risknivå. Villor inom oacceptabel risknivå löses in och rivs.



Figur F.3. Rött streck markerar oacceptabel risknivå, grönt streck markerar ALARP. Blått streck markerar läge för ny bullerskärm.



Figur F.4. Rött streck markerar oacceptabel risknivå, grönt streck markerar ALARP. Blå/lila streck markerar läge för ny skyddsmur med bullerskärm.

Referenser Bilaga F

¹ Riskhantering i detaljplaneprocessen, Länsstyrelserna i Skånes, Stockholms och Västra Götalands län, september 2006.

² Länsstyrelsen i Stockholms län, Räddnings- och säkerhetsavdelningen. Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer, Rapport 2000:01, Stockholm, 2000.

³ Boverkets hemsida. Detaljplanering – Planbestämmelser – Användning av kvartersmark. www.boverket.se, information hämtad 2014-09-04.

⁴ Länsstyrelsen i Skåne län. Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen -Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods. Samhällsplanering, Skåne i utveckling 2007:06. ISSN: 1402-3393.