

PM – RISKBEDÖMNING DETALJPLAN LEGENÄS



FASTIGHET

Legenäs 1:39

KOMMUN

Borgholms kommun

UPPDRAGSGIVARE

Borgholms kommun

UPPDRAGSNUMMER

10336915

UPPDRAGSNAMN

MKB samt utredningar till detaljplan Legenäs

UTGÅVA/STATUS:

DATUM

2022-05-31

FÖRFATTARE

Anton Petersson

GRANSKARE

Gustav Nilsson

GODKÄND AV

Fredrik Larsson

KONSULT

WSP Brand & Risk

Box 574

371 34 Karlskrona

Besök: Jungmansgatan 10

Tel: +46 10-722 50 00

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

Styrelsens säte: Stockholm

wsp.com

1 Inledning

Denna riskbedömning upprättas i samband med miljökonsekvensbeskrivningen för detaljplan Legenäs 1:39 i Borgholms kommun med avseende på Sandviks flygfälts riskbidrag till framtida bostadsbebyggelse. Enligt samrådsyttrande från Länsstyrelsen i Kalmar län ska detaljplanen beakta flygfältet och flygets påverkan på området, samt utreda flygfältets roll vid en eventuell kris.

Syftet med denna PM är att uppfylla Plan- och bygglagens och Miljöbalkens krav på bedömning med hänsyn till risk, samt länsstyrelsens önskemål enligt samrådsyttrande.

Målet med riskbedömningen är utreda lämpligheten med planerad markanvändning utifrån riskpåverkan. I ovanstående ingår att efter behov ge förslag på åtgärder.

1.1 Underlag

Underlag för denna handling är som följer:

- Planprogram för Legenäs 1:39, daterat 2020-02-20 [1]
- Informationssida om Sandviks flygfält [2]
- Samtal med kontaktperson för Sandviks flygfält 2022-05-17 [3].

2 Områdesbeskrivning

I detta avsnitt beskrivs planområdet och flygfältet med omgivning.

2.1 Sandviks flygfält

Sandviks flygfält ligger sydöst om samhället Sandvik i Borgholms kommun på Öland, se Figur 1.



Figur 1: Sandvik flygfält med omgivning.

Flygfältet utgörs av en bana (17/35) för start och landning. Flygplanens landnings- och utflygningsriktning beror på vindriktningen. Beläggningen består av gräs på Alvaret (kalksten), vilket kan bli mjukt i samband med skyfall. Av denna anledning nyttjas flygfältet i princip enbart på sommaren, då klimatet är torrt. Under denna period (maj–september) bedöms mellan 20–30 flygplan nyttja flygfältet, vilket innebär 40–60 flygrörelser per år. Enligt uppgift från kontaktperson [3] bedöms detta även gälla för framtida säsonger. På grund av dess begränsade storlek nyttjas flygfältet nästan enbart av enmotoriga privatplan.

Enligt kommunens planprogram kan flygfältet även nyttjas vid eventuell kris [1]. Något sådant har inte skett tidigare enligt uppgift, men kontaktpersonen bedömde att det skulle vara möjligt för sjöräddningen att gå ner med helikopter på flygfältet [3]. Enligt länsstyrelsens yttrande ska kommunen fortsatt föra dialog med berörda myndigheter för att säkerställa flygfältets roll vid kris.



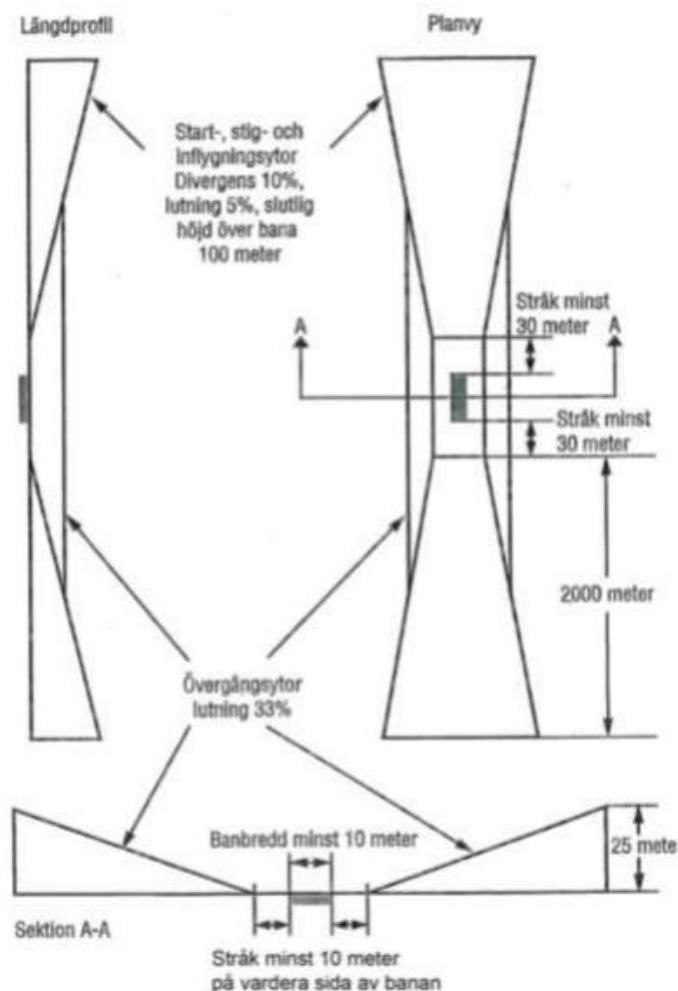
Figur 2: Planområdets (rödmarkerat) avstånd från flygfältet uppgår till ca 45 meter.

Som Figur 2 visar kommer det nya planområdets läge invid flygfältet innebära ca 45 meter bebyggelsefritt skyddsavstånd. Flygfältet är ca 600 meter långt och 25 meter brett. Norr om flygfältet och planområdet finns vindkraftverk och en kvarn. Inflygningen är tänkt att ske mellan dem om landning sker norrifrån. Det finns inga fasta tankningsstationer, cisterner, hangarer eller annan serviceutrustning. Flygfältets kanter är utmärkta med vita stenar, men inte inhägnat eller dylikt för att förhindra obehöriga från att vistas på flygfältet. Omgivningen är platt med låg vegetation och tvärs över flygfältet löper en lätt trafikerad grusväg [2].

2.2 Planområdet

Planområdet är cirka tre hektar stort och ska nyttjas för 15–20 enbostadshus. Utöver detta finns det kommunal mark, söder om Legenäs 1:39 där kommunen önskar utforska möjligheterna att bygga ytterligare 5–6 bostäder. Som Figur 2 visar är planområdet placerat sydost om Sandvik och därmed mellan samhället och flygfältet. Vid norra delen av planområdet ligger Sandviks kvarn [1].

Planerad bebyggelse kommer inte inkräkta på hinderbegränsande ytor för in- och utflygning enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2019:26) [4].



Figur 3: Hinderbegränsande ytor kring landningsbanor (TSFS 2019:26).

3 Riskidentifiering

Riskidentifieringen syftar till att identifiera de skyddsvärda objekt som finns i närheten av flygfältet, samt de riskkällor som flygfältet medför. I aktuellt fall är det skyddsvärda objektet den framtida bostadsbebyggelsen och människorna däri. Flygtrafiken utgör riskkällan för bebyggelsen. Utöver flygtrafiken har inga andra riskkällor identifierats i omgivningen.

Den påverkan på människors hälsa som olyckor genererar kan variera utifrån vilka människor som exponeras. Exempelvis återfinns en skillnad i exponering mellan personer som befinner sig inomhus jämfört med personer som befinner sig utomhus. I aktuellt fall kommer risknivån uppskattas genom semi-kvantitativa metoder, baserat på tillgänglig statistik.

I och med att planområdets södra gräns ligger i höjd med flygfältets norra gräns bedöms aktuella flygolyckor vara de som uppkommer i samband med start och landning.

4 Riskbedömning

I detta avsnitt uppskattas olycksfrekvensen av flygplansolyckor, samt deras konsekvenser.

4.1 Frekvensbedömning

Åren 2001–2020 har det i Sverige inträffat 229 rapporterade olyckor med privatflyg. Under år 2021 skedde totalt 29 879 landningar med privatflyg på svenska flygplatser. Under 2020 inträffade 19 olyckor med allmänflyg (dit privatflyg räknas), där 8 inträffade i samband med landning (ca 42 %). Detta innebär i genomsnitt 5 olyckor i samband med landning per år [4]. Flygfältet har ca 40–60 rörelser per år, vilket innebär 20–30 landningar per år och motsvarar 0,1 % av landningarna med privatflyg i Sverige på årsbasis.

Om det sker 5 olyckor per år med privatflyg i hela landet innebär det följaktligen att det sker ca 0,005 olyckor per år på Sandviks flygfält i samband med landning. Det motsvarar en olycka per 200 år.

Frekvensen ska ses som en grov uppskattning av antalet olyckor per år, som inte tar hänsyn till de lokala förhållandena på flygfältet utan enbart berör trafikintensiteten. Den kan dock användas som ett riktvärde för riskbedömningen. Det ska vidare noteras att olycksstatistiken domineras av olyckor där enbart piloten och eventuella medpassagerare påverkats. Skyddsavståndet och att profilbilden (Figur 3) upprätthålls anses vara betryggande omständigheter och frekvensen olyckor som påverkar omgivningen bedöms vara mycket låg.

4.2 Konsekvensbedömning

För att bedöma konsekvensen av en olycka anses det vara viktigt att överväga avståndet till planområdet, befintliga riskreducerande åtgärder och olyckans natur.

Enligt Figur 2 är avståndet till planområdet ca 45 meter från flygfältets närmaste hörn. Marken är att betrakta som ojämn (om än platt) med stenarna längs med landningsbanan och låg vegetation som befintliga hinder mot planområdet. Ett tänkbart scenario är att ett flygplan kraschar i samband med landning och tar eld då tanken går sönder. Branden bedöms inte påverka planområdet nämnvärt på grund av avståndet. Som jämförelse föreskriver Boverkets byggregler (BBR) ett avstånd mellan byggnader på minst 8 meter för att byggnaderna inte ska behöva utföras med brandskyddsåtgärder i fasaden och taktäckningen. Givet tankvolymen hos ett privatplan (ca 150–200 liter) bedöms branden heller inte bli så pass stor att strålningsnivåerna mot planområdet blir skadliga.

I och med att flygrörelser endast sker dagtid, det relativt långa avståndet till planområdet och markens beskaffenhet anses det osannolikt att ett flygplan skulle kunna komma in på planområdet vid exempelvis en gir eller på grund av kraftig vind. Ett sådant scenario anses därför vara osannolikt. Vidare bedöms konsekvensen (med avseende på liv och hälsa) av att ett privatflygplan träffar ett bostadshus vara relativt låg, då flygrörelser endast sker dagtid då människor i större utsträckning förväntas vara på jobbet eller i skolan.

5 Riskvärdering och diskussion

Det finns flera faktorer som är viktiga att ta hänsyn till vid värdering av risken för olyckor som drabbar människor på planområdet. Med hänsyn till dessa faktorer bedöms risken för olycka, som drabbar planområdet, vara låg.

- **Flygfältets läge** – flygfältet ligger ca 45 meter från planområdet, vilket utgör ett betryggande skyddsavstånd.
- **Hinderbegränsande ytor** – Riktlinjer från Transportstyrelsen följs med avseende på hinderbegränsande ytor kring landningsbanor.
- **Antalet flygrörelser** – Det årliga antalet flygrörelser på flygfältet är mycket lågt och sker endast på somrarna. Olycksfrekvensen kan därför också förväntas vara relativt låg.
- **Flygplanstyp** – Endast mindre privatplan kan nyttja flygfältet och konsekvensen av en olycka bedöms följaktligen vara relativt låg.
- **Mark- och flygfältsutformning** – Markens beskaffenhet samt att det inte finns bränsledepåer eller annan brandfarlig vara i närheten av flygfältet anses vara konsekvensreducerande faktorer.

6 Slutsats

Riskbidraget från Sandviks flygfält mot planområdet bedöms som lågt och inga riskreducerande åtgärder anses vara nödvändiga. Detta förutsätter att exploatering sker på så sätt att ingen inkräktning sker på hinderbegränsande ytor enligt Transportstyrelsens riktlinjer.

Kommunen ska föra fortsatt dialog med berörda myndigheter angående flygfältets roll vid krissituationer, i enlighet med länsstyrelsens yttrande.

7 Referenser

- [1] Borgholms kommun, "Planprogram för fastigheten Legenäs 1:39 Borgholms kommun," Borgholms kommun, Borgholm, 2020.
- [2] Ö. Turismorganisation, "Sandvik flygfält," [Online]. Available: www.oland.se/sv/boka/se-gora/1989225/sandvik-flygfalt/detaljer. [Använd 17 05 2022].
- [3] B. Adriansson, Interviewee, *Samtal om Sandviks flygfält*. [Intervju]. 17 05 2022.
- [4] Transportstyrelsen, "Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om utformning och drift av flygplatser som inte kräver godkännande (TSFS 2019:26)," 2019.
- [5] Transportstyrelsen, "Transportstyrelsen," [Online]. Available: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Statistik/Flygplatsstatistik-/2021/>. [Använd 17 05 2022].
- [6] Transportstyrelsen, "Transportstyrelsens säkerhetsöversikt - Luftfart 2020," Transportstyrelsen, sjö- och luftfartsavdelningen, 2021.