

MARS 2022

**KVANTITATIV
RISKUTREDNING
AVSEENDE FARLIGT GODS
FÖR
VERKSAMHETSOMRÅDEN I
VÅRGÅRDA**

MARS 2022

KVANTITATIV RISKUTREDNING AVSEENDE FARLIGT GODS FÖR VERKSAMHETSOMRÅDEN I VÅRGÅRDA

PROJEKTR. DOKUMENTNR.
A224124 A224124-4-02-RAP001

VERSION	UTGIVNINGSDATUM	BESKRIVNING	UTARBETAD	GRANSKAD	GODKÄND
2.0	2021-06-03	Riskutredning farligt gods	Viktor Sturegård	Christoffer Käck	Stefan Bylin
3.0	2022-03-02	Komplettering av riskutredning utifrån Länsstyrelsens yttrande. Kompletteringen har utförts av Briab på uppdrag av COWI	Viktor Sturegård (Briab)	Christoffer Käck (Briab)	Björn Carlsson

Sammanfattning

Vårgårda kommun arbetar med att ta fram nya verksamhetsområden vid fastigheterna Lund 2:18 m.fl. Området ligger öster om E20 vilket är en primär transportled för farligt gods och norr om Väg 181 vilket är en sekundär transportled för farligt gods varför en riskutredning behöver genomföras. Intill studerat område finns även en befintlig bensinstation. Vårgårda kommun har givit COWI AB i uppdrag att utföra detta arbete genom en kvantitativ riskanalys.

Studerat område ligger strax norr om Vårgårda tätort. Området består i dagsläget mestadels av åker- och skogsmark. Totalt planeras 11 st nya tomter inom området vars storlekar varierar mellan ca 8 000 – 13 000 m² samt att det finns planer på att bygga till en byggnad på en befintlig tomt. Den totala ytan för det nya exploateringsområdet är ca 132 000 m² och all mark, inklusive befintlig tomt uppgår till ca 150 000 m². Inom området planeras verksamheter så som t.ex. service, lager, tillverkningsindustri, parti- eller sällanköpshandel. Även komplement till verksamheten, så som t.ex. tillhörande kontor, ingår i användningen.

Planarbetet är fortfarande i ett tidigt skede och många aspekter så som t.ex. exakt avstånd mellan byggnader och E20 och/eller Väg 181, lokalisering av verksamhetstomterna och omfattningen av exploateringen kan komma att förändras framöver i projektet beroende på vilka resultat som erhålls från andra utredningar. För att ta höjd för kommande förändringar har riskutredningen utgått från ett konservativt fall som beaktar hög exploatering inom området nära studerade farligt godsleder för att ge en konservativ bedömning. Eventuella framtida förändringar kommer således sannolikt att leda till en lägre risknivå än vad som presenteras i denna utredning.

I den riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods (2006) som Länsstyrelserna i Skåne, Stockholm och Västra Götalands län gemensamt har tagit fram framgår hur olika verksamheter bör placeras i relation till farligt godsled. Skalan anger inga avstånd utan endast en principiell zon-indelning, se figur 1. Enligt dessa riktlinjer ska den typ av verksamhet verksamhetsbebyggelse utgör placeras i zon B. Som närmast kan tomterna hamna ca 50 meter från E20 vilket bedöms uppfylla dessa riktlinjer. Som närmast kan tomterna hamna ca 5 meter från Väg 181, för att uppfylla riktlinjerna bör verksamhetsbebyggelsen placeras på större avstånd från Väg 181 bakom t.ex. ytparkering och väganlutningar som kan placeras inom zon A.

För de avstånd som råder mellan **E20** och studerad bebyggelse (över 50 meter) hamnar individrisken på nivåer anses som låga och där behov av ytterligare skyddsåtgärder ej anses föreligga enligt DNV:s kriterier. Kvantifierade skyddsåtgärder har en begränsad påverkan på individrisken inomhus. För det minsta avstånd som råder mellan **Väg 181** och studerad bebyggelse (30 meter) hamnar individrisken inom ALARP där skyddsåtgärder skall bedömas ur kostnads-nyttan synpunkt enligt DNV:s kriterier. När kvantifierade skyddsåtgärder beaktas hamnar individrisken inomhus på nivåer anses som låga och där behov av ytterligare skyddsåtgärder ej anses föreligga enligt DNV:s kriterier. Den samlade individrisken i skärningspunkterna mellan **E20** och **Väg**

181, se figur 5 i kapitel 3, leder inte till någon signifikant förändring av beräknad individrisk för respektive led.

Jämfört med DNV:s kriterier hamnar samhällsriskerna med avseende på **E20** över DNV:s undre kriterie men under DNV:s övre kriterie, dvs inom ALARP-området där rimliga säkerhetshöjande åtgärder ska värderas ur kostnads-nytta synpunkt. Kvantifierade skyddsåtgärder har en begränsad påverkan på samhällsriskerna.

Jämfört med DNV:s kriterier hamnar samhällsriskerna med avseende på **Väg 181** över DNV:s övre kriterie, dvs där risknivån anses vara oacceptabel och åtgärder ska vidtas för att sänka risknivån. När kvantifierade skyddsåtgärder för tillkommande verksamhetsbebyggelse i form av ventilation placerad högt och vänd bort från Väg 181 och brandklassad fasad inom 50 meter från Väg 181 studeras minskar samhällsriskerna och hamnar strax över DNV:s undre kriterie, dvs inom den lägre delen av ALARP-området där rimliga säkerhetshöjande åtgärder ska värderas ur kostnads-nytta synpunkt. För scenarion med 1 omkommen hamnar samhällsriskerna något högre inom ALARP.

Jämfört med DNV:s kriterier hamnar den samlade samhällsriskerna med avseende på **E20** och **Väg 181** precis under DNV:s övre kriterie, dvs mycket nära den nivå där risknivån anses vara oacceptabel och åtgärder ska vidtas för att sänka risknivån. När kvantifierade skyddsåtgärder för tillkommande verksamhetsbebyggelse i form av ventilation placerad högt och vänd bort från E20 och Väg 181 samt brandklassad fasad inom 50 meter från Väg 181 studeras minskar samhällsriskerna och hamnar över DNV:s undre kriterie men under DNV:s övre kriterie, dvs inom ALARP-området där rimliga säkerhetshöjande åtgärder ska värderas ur kostnads-nytta synpunkt.

Sammantaget bedöms gjorda antaganden avseende framförallt inventering av farligt gods, uppskattad personintensitet, omfattning och lokalisering av studerad bebyggelse vara konservativa varför resultaten kan anses vara robusta.

Avståndet mellan befintlig bensinstation och närmaste tomt överstiger studerade skyddsavstånd med avseende på närhet till bensinstation varför inga signifikanta risker, och därmed även inga behov av skyddsåtgärder, anses föreligga.

Följande skyddsåtgärder föreslås med avseende på närhet till **E20**:

- > Området 0-30 meter från E20 ska utgöra ett bebyggelsefritt område. Område skall ej utformas på ett sätt som uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Bebyggelsefritt område kan t.ex. användas till ytparkering. Enligt planen medges ingen bebyggelse närmare än 50 meter från E20.
- > Barriär/skydd mellan studerat område och E20 ska finnas som motverkar att vätska kan rinna in på området. Förslag på barriär kan vara: vall, dike eller plank/vägg som är tät i nedkant. För att uppnå detta syfte bedöms det tillräckligt med några decimeters höjdskillnad (SKL, 2012). Befintligt avstånd mellan E20 och studerat område bedöms uppfylla denna funktion.

- > Inom 50 meter från E20 skall utrymning bort från E20 vara möjlig. Notera att ingen bebyggelse i planeras inom 50 meter från E20.
- > För tillkommande verksamhetsbebyggelse inom 100 meter från E20 ska luftintag placeras högt och på motsatt sida av E20. Friskluftsintag placeras minst 8 meter ovan leden. Om byggnaden är lägre än 8 meter skall friskluftsintaget placeras på byggnadens tak och vänd bort från leden.

Följande skyddsåtgärder föreslås med avseende på närhet till **Väg 181**:

- > Området 0-30 meter från Väg 181 ska utgöra ett bebyggelsefritt område. Området skall ej utformas på ett sätt som uppmuntrar till stadigvarande vistelse för att minska antalet personer som vistas utomhus inom detta område. Bebyggelsefritt område kan t.ex. användas till ytparkering.
- > Barriär/skydd mellan studerat område och Väg 181 ska finnas som motverkar att vätska kan rinna in på området. Förslag på barriär kan vara: vall, dike eller plank/vägg som är tät i nedkant. För att uppnå detta syfte bedöms det tillräckligt med några decimeters höjdskillnad (SKL, 2012). Detta skydd kan också utgöras av avstånd eller naturlig geometri.
- > Inom 50 meter från Väg 181 skall utrymning bort från Väg 181 vara möjlig.
- > För tillkommande verksamhetsbebyggelse inom 100 meter från Väg 181 ska luftintag placeras högt och på motsatt sida av Väg 181. Friskluftsintag placeras minst 8 meter ovan leden. Om byggnaden är lägre än 8 meter skall friskluftsintaget placeras på byggnadens tak och vänd bort från leden.
- > Inom 50 meter från Väg 181 ska alla fasader, inklusive tak, utformas med obrännbart material eller annat material som förhindrar vidare brandspridning in i byggnaden under 30 minuter.

Baserat på inventeringen och resultaten från beräkningar av individ- och samhällsrisk bedöms föreslagen exploatering med avseende på omfattning och geografisk placering i närheten av E20, Väg 181 och befintlig bensinstation möjlig förutsatt att föreslagna skyddsåtgärder/skyddsavstånd beaktas för planerad verksamhetsbebyggelse.

INNEHÅLL

Sammanfattning	I
1 Inledning	11
1.1 Bakgrund och syfte	11
1.2 Omfattning - Avgränsning	11
2 Beskrivning av risk och kriterier	12
2.1 Risk	12
2.2 Relevanta riktlinjer	12
2.3 Riskacceptans	13
2.4 Acceptanskriterier avseende farligt gods	14
3 Förutsättningar	16
3.1 Planområdet	16
3.2 Närliggande befintlig bebyggelse	21
3.3 Personintensitet	21
4 Trafik och transporter med farligt gods	24
4.1 E20	24
4.2 Väg 181	28
5 Faror vid olycka med farligt gods	31
6 Bedömning av risknivå avseende transporter av farligt gods	34
6.1 Individrisk för studerat område	34
6.2 Samhällsrisk för studerat område	38
6.3 Diskussion kring resultat	42
6.4 Genomgång av möjliga säkerhetshöjande åtgärder avseende kostnad-nytta	44
6.5 Osäkerhets- och känslighetsdiskussion	46
7 Faror vid bensinstation	47
7.1 Hanterade ämnen vid bensinstationer	47
7.2 Möjliga olyckor vid bensinstationer	48
7.3 Befintliga regler och riktlinjer	48
7.4 Riskvärdering för bensinstation	50
8 Diskussion, rekommendationer och skyddsåtgärder	52
8.1 Rekommendationer och skyddsåtgärder	54

9	Referenser	56
	Bilaga A - Beräkning av sannolikhet för olycka	58
A.1	Olycka med massexplсивt ämne	59
A.2	Olycka med brandfarlig gas (propan)	61
A.3	Olycka med giftig gas	63
A.4	Olycka med brandfarlig vätska bensin	63
A.5	Olycka med oxiderande ämne	64
A.6	Riskreducerande faktorer	65
A.7	Resultat av beräkningar	66
	Bilaga B - Bedömning av konsekvenser	68
B.1	Konsekvenser för massexplсивt ämne (klass 1.1)	71
B.2	Konsekvenser för utsläpp av brandfarlig gas vid olycka	76
B.3	Konsekvenser vid utsläpp av giftig gas	80
B.4	Konsekvenser vid olycka med brandfarlig vara (klass 3)	82
B.5	Konsekvenser vid utsläpp av oxiderande ämne	86
	Bilaga C - Känslighetsanalys	87
C.1	Diskussion kring skadade personer	89
	Bilaga D - Möjliga säkerhetshöjande åtgärder	91
D.1	Dike	91
D.2	Vall	92
D.3	Mur/plank	93
D.4	Skyddsavstånd	94
D.5	Disposition av planområde	94
D.6	Disposition av byggnad	95
D.7	Placering av friskluftsintag	96
D.8	Förstärkning av stomme/fasad	97
D.9	Begränsning av fönsterarea	98
D.10	Ej öppningsbara fönster	99
D.11	Brandskyddad fasad	100

1 Inledning

1.1 Bakgrund och syfte

Vårgårda kommun arbetar med att ta fram nya verksamhetsområden vid fastigheterna Lund 2:18 m.fl. Området ligger öster om E20 vilket är en primär transportled för farligt gods och norr om Väg 181 vilket är en sekundär transportled för farligt gods varför en riskutredning behöver genomföras. Intill studerat område finns även en befintlig bensinstation. Vårgårda kommun har givit COWI AB i uppdrag att utföra detta arbete genom en kvantitativ riskanalys.

Studerat område ligger strax norr om Vårgårda tätort. Området består i dagsläget mestadels av åker- och skogsmark. Totalt planeras 11 st nya tomter inom området vars storlekar varierar mellan ca 8 000 – 13 000 m² samt att det finns planer på att bygga till en byggnad på en befintlig tomt. Den totala ytan för det nya exploateringsområdet är ca 132 000 m² och all mark, inklusive befintlig tomt uppgår till ca 150 000 m².

1.2 Omfattning - Avgränsning

Uppdraget innebär att genomföra en riskutredning¹ i syfte att klarlägga möjlig exploatering avseende mängd och geografisk placering i förhållande till E20 där transporter med farligt gods förekommer. Syftet med riskanalysen är att undersöka om olycksriskerna avseende farligt gods är acceptabla för studerat planområde.

Riskanalysen omfattar identifiering av skadehändelser samt beskrivning av mängder och typer av farligt gods som bedöms transporteras förbi området på E20. Baserat på detta genomförs sannolikhets- och konsekvensberäkning för olyckor med farligt gods. Riskanalysen utmynnar i en värdering av risknivån för de personer som kommer att vistas inomhus och utomhus på området. Riskerna redovisas både som individ- och samhällsrisk.

Utifrån exponering för risker kopplade till transporter av farligt gods syftar uppdraget till att utreda förutsättningar för etablering och vilka tekniska skyddsåtgärder som behöver vidtagas i detaljplan och byggskede för att kunna tillåta föreslagen exploatering av planområdet.

¹ Med risk avses här risk för att människor omkommer på grund av olycka med farligt godstransport på närliggande farligt godsleder (E20 och väg 181)

2 Beskrivning av risk och kriterier

I detta kapitel presenteras bakgrund och begrepp för risk och gällande riktlinjer för det aktuella området

2.1 Risk

Riskenivå är ett abstrakt begrepp. Olika individer uppfattar risker på olika sätt och accepterar olika risker beroende på om risken till exempel är frivillig, känd eller gagnar ett intresse. En risk kan beskrivas som produkten av sannolikhet (händelsefrekvens) och konsekvens.

$$\text{RISK} = \text{SANNOLIKHET} \cdot \text{KONSEKVENS}$$

I denna analys behandlas sannolikheter som är så låga att de kan vara svåra att ta till sig. Konsekvenserna är emellertid synnerligen påtagliga. Effekten av en propan-BLEVE eller ett utsläpp av giftig gas *kan* resultera i ett stort antal omkomna eller skadade människor. Händelsefrekvensen för propanolyckor i allmänhet är så låg att den över huvud taget inte skulle beaktas om konsekvensen inte hade varit så stor.

Samhället accepterar hantering av farliga ämnen. Användning av olika kemiska varor innebär också transporter av dessa mellan olika platser. Idag är de flesta konsekvenser som orsakas av utsläpp av farliga ämnen kända. Därför har hanteringen belagts med restriktioner och krav på utrustning, bland annat tankkonstruktion, tankmaterial och tankkontroll.

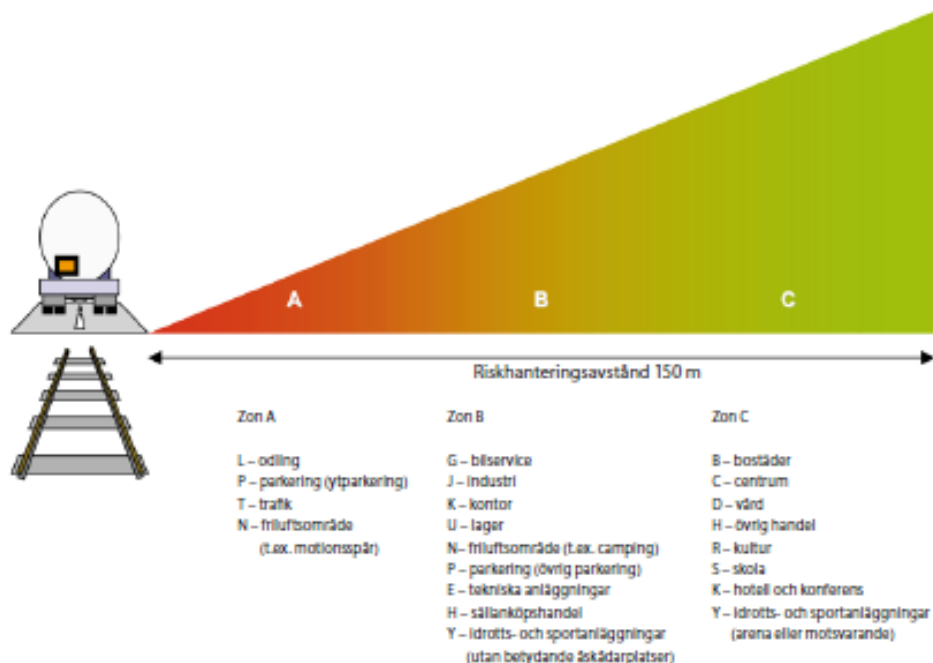
Transportolyckor med utsläpp av farliga ämnen som följd har låg sannolikhet. Detta tack vare de restriktioner som råder. Den låga sannolikheten är en viktig parameter som i en bedömning av risknivån skall värderas tillsammans med konsekvenserna på ett balanserat sätt.

2.2 Relevanta riktlinjer

2.2.1 Riskpolicy från Länsstyrelserna i Skåne, Stockholm och Västra Götalands län

Länsstyrelserna i Skåne, Stockholm och Västra Götalands län har gemensamt tagit fram en riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods (2006). Enligt dessa skall riskhanteringsprocessen beaktas vid all nybyggnation inom 150 meters avstånd ifrån farligt godsled. I Länsstyrelsens policy finns inga exakta avstånd för tillåten markanvändning utan zonerna är glidande och beroende på platsspecifika egenskaper och förhållanden, se figur 1. Området i zon A, som är zonen närmast vägen, föreslås exempelvis användas till ytparkeringar, väg och odling. Zon B i den glidande skalan kan exempelvis användas för kontor, lager, parkeringshus och sällanköpshandel och

markanvändning i zon C föreslås bland annat vara bostäder, annan handel, skola, hotell och konferens.



Figur 1. Zonindelning där zonerna representerar föreslagen markanvändning utmed transportled för farligt gods. Länsstyrelserna i Skåne, Stockholm och Västra Götalands län.

2.3 Riskacceptans

I riskanalyser kan risknivån presenteras som individrisk och/eller samhällsrisk. Individrisken är lättare att definiera och värdera än samhällsrisk. Individrisken är oberoende av antalet personer som befinner sig på ett område medan samhällsrisk påverkas av mängden personer som befinner sig på ett utsatt område.

Individrisk är risken för en enskild individ som befinner sig i närheten av en riskkälla.

Samhällsrisk är risken för en grupp människor som befinner sig i ett riskområde.

Samhällsrisk är direkt beroende av hur många individer som befinner sig i ett riskområde medan individrisk är helt oberoende av antalet personer på riskområdet.

Samhället har lättare att acceptera flera olyckor med begränsande konsekvenser än ett fåtal med mycket allvarliga eller katastrofala konsekvenser. Detta innebär att riskacceptansen eller toleransen blir lägre ju fler människor som förväntas kunna komma till skada. I dagens samhälle har många risker accepterats utan att från början blivit värderade.

Avseende individrisk bör följande etiska princip eftersträvas:

- > Den risk som vi utsätts för av naturliga händelser bör inte ökas nämnvärt genom aktiviteter som vi inte råder över.

Avseende samhällsrisk bör följande etiska princip eftersträvas:

- > En aktivitet kan godkännas om en välgrundad riskanalys visar att risknivån är acceptabel eller tolerabel.
- > En aktivitet kan godkännas om samhällsnyttan av den bedöms vara större än risken.

För denna analys kommer både individrisk och samhällsrisk användas för att analysera risknivån i området.

2.4 Acceptanskriterier avseende farligt gods

Det finns inget nationellt framtaget kriterium för riskvärdering och riskpolicy i Sverige men vissa publicerade dokument och kriterier används generellt i samband med riskanalyser. I detta kapitel refereras till några av dessa. I denna analys kommer beräknad individ- och samhällsrisk jämföras med DNV's kriterier.

2.4.1 DNV's kriterier

I *Värdering av risk* (SRV, 1997) har Det Norske Veritas (DNV) gett förslag till individ- och samhällsriskkriterier.

Individriskkriterier

Individrisk är risken för en person som befinner sig i närheten av en riskkälla att omkomma och definieras här som "summan av frekvensen · andel omkomna för respektive skadehändelse".

DNV's förslag till individriskkriterier (SRV, 1997):

- > Övre gräns där risker under vissa förutsättningar kan tolereras; 10^{-5} per år
- > Övre gräns där risker kan anses små; 10^{-7} per år

I denna analys ges två individrisknivåer för området. En *individrisk utomhus* som baseras på oskyddade personer och en plan topografi. Dessutom ges en *individrisk inomhus* som representerar individriska risken för personer som befinner sig inomhus.

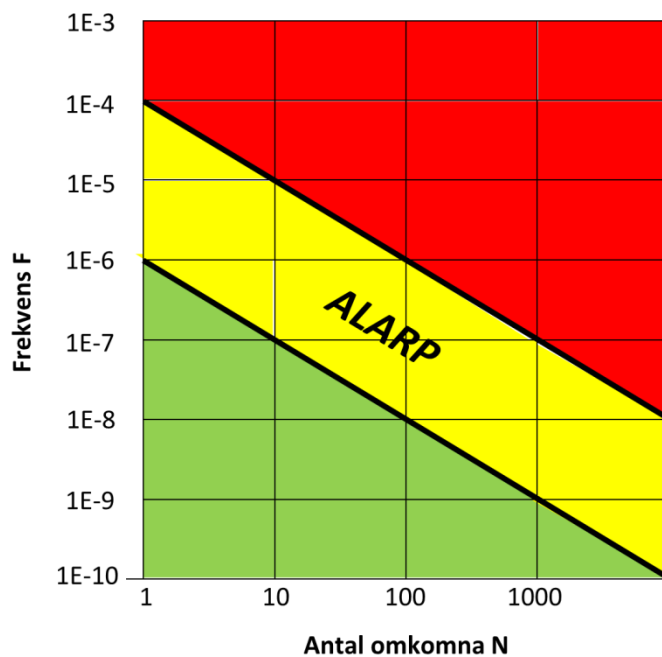
Samhällsriskkriterier

Samhällsrisk är den risk som en eller flera människor (vilka som helst) utsätts för. Samhällsriska presenteras i FN-diagram där (F) är den summerade olycksfrekvensen för alla händelser som leder till ett visst antal omkomna (N), se figur 2. Generellt är det färre händelser (olyckor) som leder till att många omkommer vilket gör att olycksfrekvensen oftast minskar med ökat antal omkomna.

I Sverige finns det idag inga nationellt beslutade gränsvärden för hur hög samhällsrisk som kan accepteras. Varje situation måste diskuteras och värderas utifrån sina förutsättningar såsom risknivå kontra samhällsnytta och möjligheten att minska risknivån genom skyddsåtgärder. DNV har givit förslag på gränsvärden för acceptabel risknivå med avseende på samhällsrisk. I DNV's kriterier finns två gränsvärden:

- > En gräns för tolerabel risk. Risknivåer över denna nivå tolereras inte (presenteras som rött område i figur 2).
- > En gräns för område där risker kan anses som små. Vid risknivåer under denna nivå behöver ytterligare säkerhetshöjande åtgärder inte värderas (presenteras som grönt område i figur 2).

För risknivåer som ligger däremellan ska rimliga säkerhetshöjande åtgärder värderas ur kostnads-nytta synpunkt. Detta område kallas ALARP-området och representeras av gult område i figur 2.

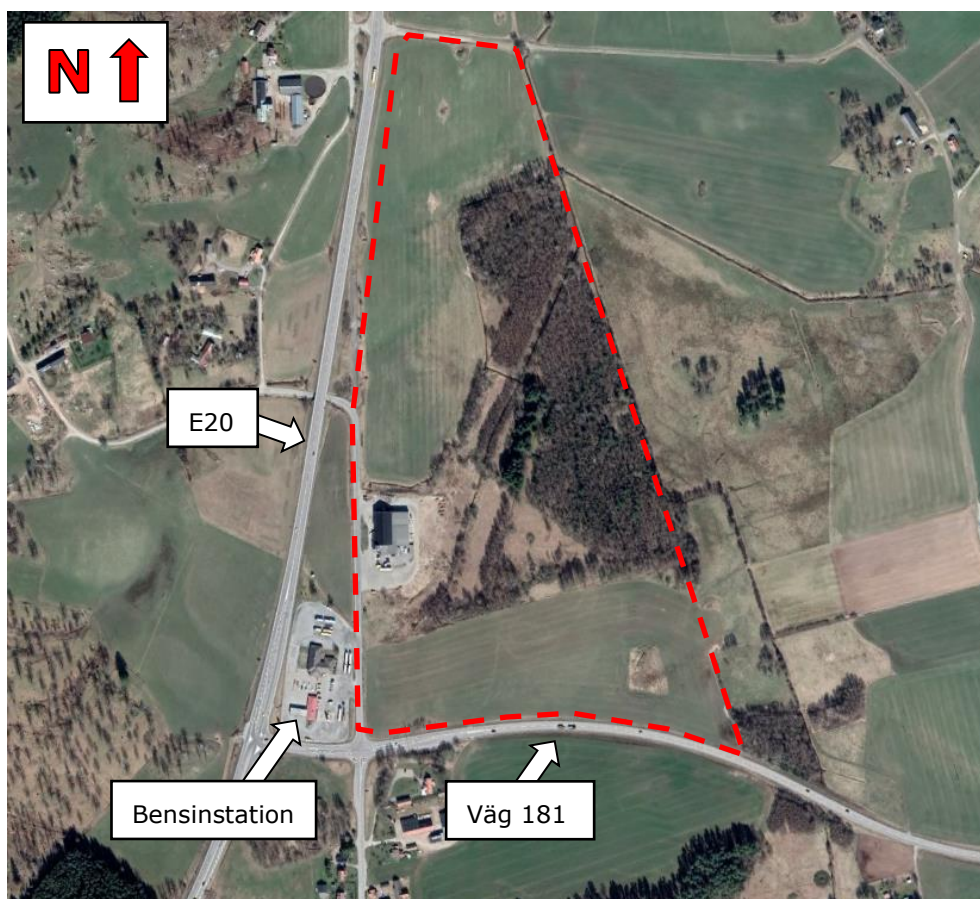


Figur 2. Kriterium för samhällsrisk Värdering av risk (SRV,1997). Förklaring till värden på y-axel: $1E-3 = 0,001 = 1 \cdot 10^{-3}$. Kriteriet gäller 2 sidor om transportleden på en sträcka om 1000 m.

3 Förutsättningar

3.1 Planområdet

Vårgårda kommun arbetar med att ta fram nya verksamhetsområden vid fastigheterna Lund 2:18 m.fl. Området ligger öster om E20 vilket är en primär transportled för farligt gods och norr om Väg 181 vilket är en sekundär transportled för farligt gods, se figur 3 nedan. Området består i dagsläget mestadels av åker- och skogsmark. Totalt planeras 11 st nya tomter inom området vars storlekar varierar mellan ca 8 000 – 13 000 m² samt att det finns planer på att bygga till en byggnad på en befintlig tomt. Den totala ytan för det nya exploateringsområdet är ca 132 000 m² och all mark, inklusive befintlig tomt uppgår till ca 150 000 m².

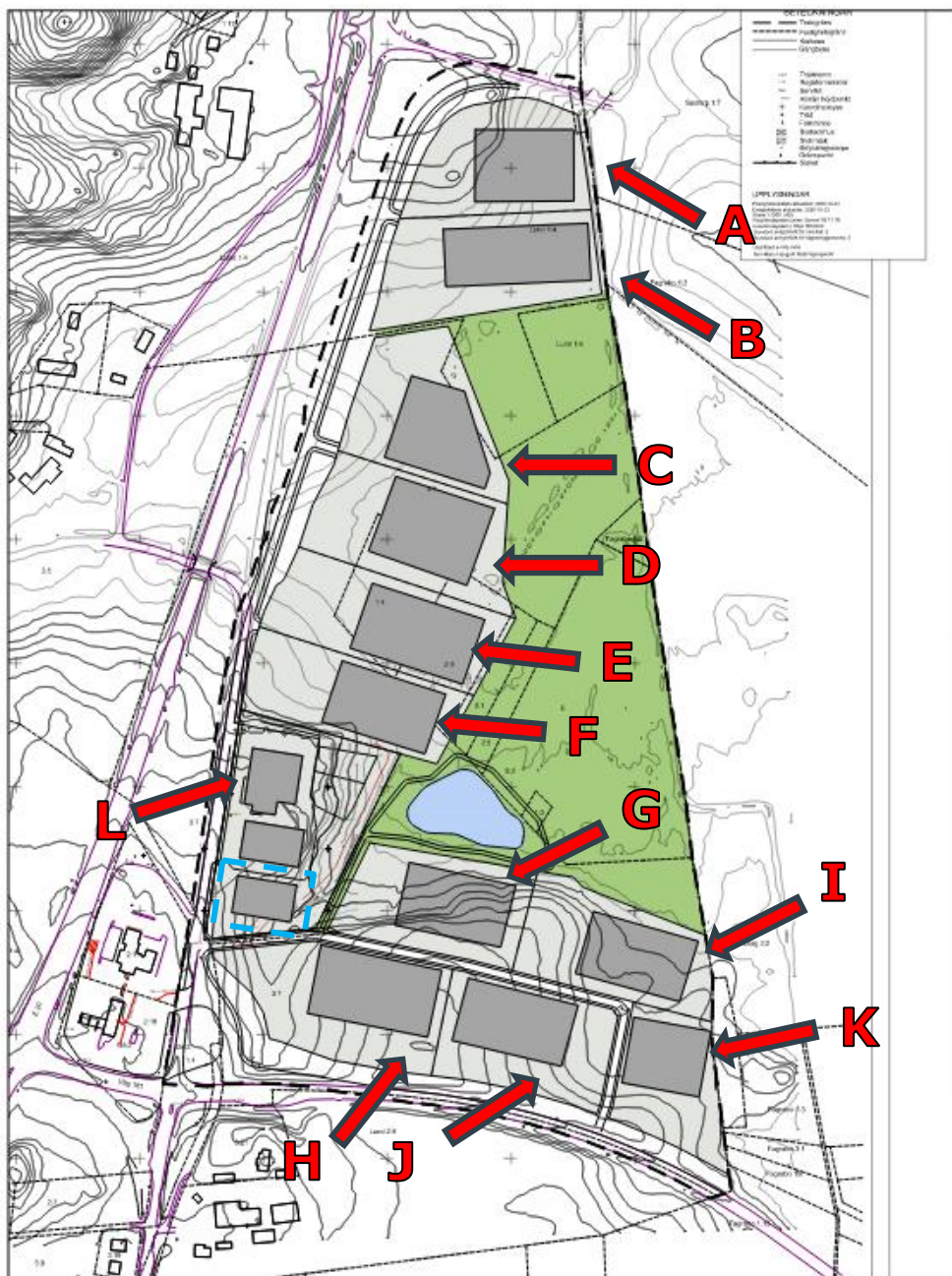


Figur 3. E20 löper väster om studerat område. Väg 181 löper söder om studerat område. Notera att angiven plangräns är ungefärlig.

Inom området planeras verksamheter så som t.ex. service, lager, tillverkningsindustri, parti- eller sällanköpshandel. Även komplement till verksamheten, så som t.ex. tillhörande kontor, ingår i användningen.

Planarbetet är fortfarande i ett tidigt skede och många aspekter så som t.ex. exakt avstånd mellan byggnader och E20 och/eller Väg 181, lokalisering av verksamhetstomterna och omfattningen av exploateringen kan komma att förändras framöver i projektet beroende på vilka resultat som erhålls från andra

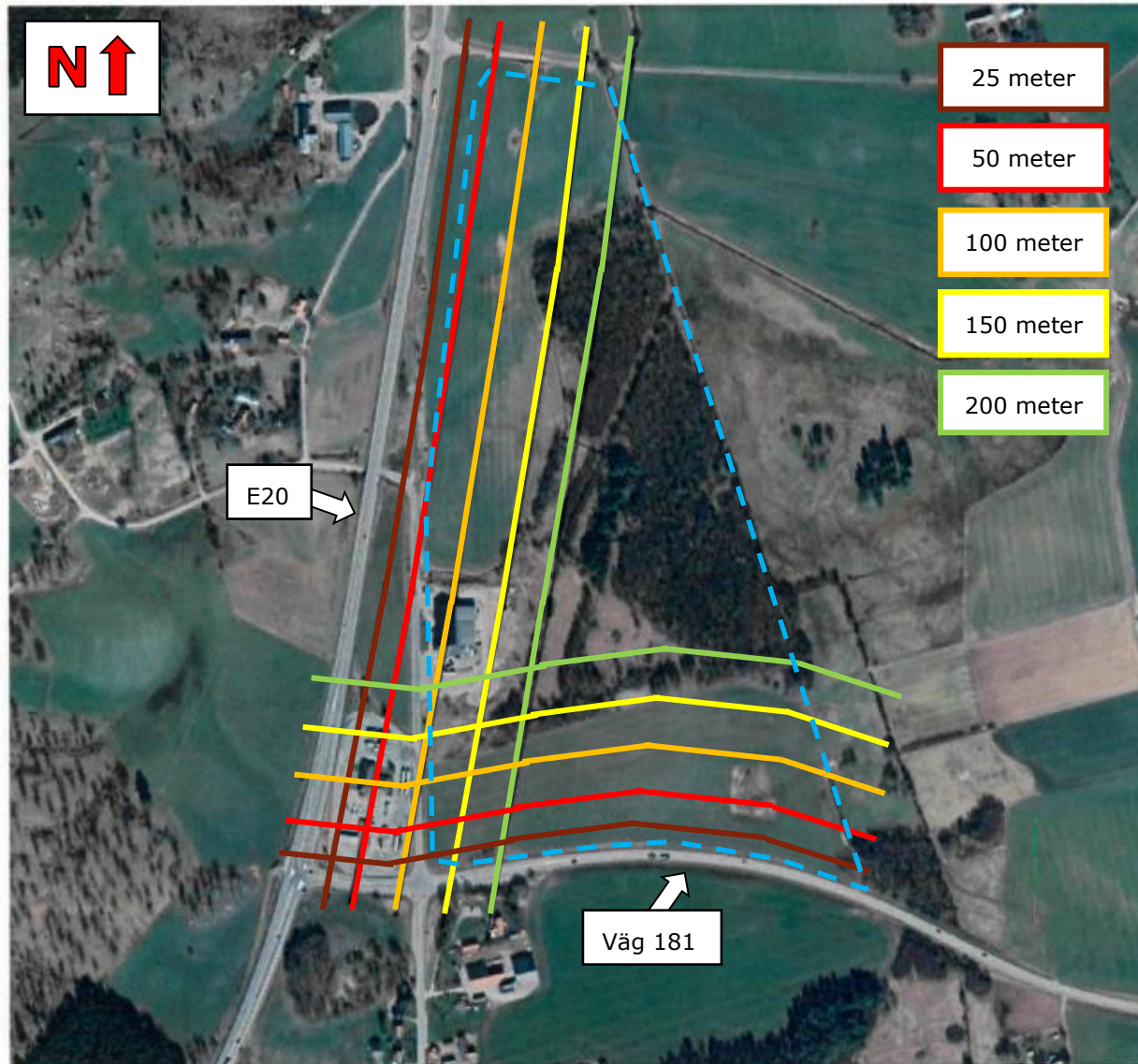
utredningar. För att ta höjd för kommande förändringar har riskutredningen utgått från ett konservativt fall som beaktar hög exploatering inom området nära studerade farligt godsleder för att ge en konservativ bedömning. Eventuella framtida förändringar kommer således sannolikt att leda till en lägre risknivå än vad som presenteras i denna utredning. I figur 4 nedan redovisas planerade tomter inom planområdet samt deras, i dagsläget, planerade yta. Tomterna har namngetts A-K i denna riskutredning. Tomt L utgör den befintliga tomt där det finns planer på att bygga till en ytterligare byggnad (blå markering i figur 4).



Figur 4. Planerade verksamhetstomter. Notera att planarbetet är i ett tidigt skede och att lokalisering och omfattning av de olika tomterna kan komma att förändras framöver. Tomterna namnges ovan A-K för denna riskanalys. Tomt L utgör den befintliga tomt där det finns planer på att bygga till en ytterligare byggnad (blå markering).

Den totala ytan mark med verksamheter som användning är ca 150 000 m² och man planerar att möjliggöra för 50% exploateringsgrad av fastighetsytan. Detta medför att den totala fastighetsytan uppgår till ca 75 000 m² BYA. I riskutredningen har det antagits att samtlig bebyggelse uppförs i två plan att den tillkommande verksamhetsbebyggelsen därmed uppgår till 150 000 BTA. Detta bedöms vara ett konservativt fall avseende exploateringsmängd. Som närmast kan bebyggelse placeras ca 50 meter från E20 och 30 meter från Väg 181.

I figur 5 nedan redovisas studerat planområde i förhållande till olika avståndsintervall från E20 respektive Väg 181.



Figur 5. Illustration över olika avståndsintervall från E20 och Väg 181 till studerat planområde. Blå markering anger ungefärligt området där nya verksamhetstomter planeras att uppföras samt befintligt tomt, se figur 4.

Baserat på figur 4 och figur 5 ovan framgår att tomterna A-H samt tomt L ligger inom 200 meter från E20 och G-K samt tomt L ligger inom 200 meter från Väg 181. Notera att vissa av tomterna endast delvis ligger inom 200 meter från farligt godslederna. Tillkommande verksamhetsbebyggelse, vilket antas vara 150 000 m² antas vara jämnt fördelad över de baserat på tomterna A-K. Detta medför att den tillkommande bebyggelsen vid respektive tomt uppgår till 13 637 BTA vilket bedöms rimligt givet det konservativa antagandet om att all bebyggelse uppförs i två plan. Fastighetsytan för den tillkommande byggnaden vid tomt L uppgår enligt erhållna uppgifter till 1 500 BYA. Det antas att även denna byggnad uppförs i två plan varför den tillkommande verksamhetsbebyggelsen vid denna tomt antas uppgå till 3 000 BTA.

Detta innebär att den totala mängden tillkommande verksamhetsbebyggelse antas uppgå till 153 000 BTA varav ca 112 100 tillkommande BTA (helt eller delvis) ligger inom 200 meter från E20 och 71 200 m² tillkommande BTA (helt eller delvis) ligger inom 200 meter från Väg 181, se tabell 1 nedan.

Tabell 1. Beskrivning av yta av studerade tomter, deras andel av den totala ytan, deras BTA givet att BTA fördelas jämnt baserat på tomternas yta samt vilka farligt godsleder som ligger inom 200 meter från tomterna.

Tomt	BTA (m ²)	Inom 200 meter från led
A	13 637	E20
B	13 637	E20
C	13 637	E20
D	13 637	E20
E	13 637	E20
F	13 637	E20
G	13 637	E20 / Väg 181
H	13 637	E20 / Väg 181
I	13 637	Väg 181
J	13 637	Väg 181
K	13 637	Väg 181
L (tillkommande bebyggelse)	3 000	E20 / Väg 181
Totalt	153 000	

Vid beräkningar av samhällsrisk med avseende på E20 det antagits att hälften av tillkommande BTA placeras 50-100 meter från E20 och hälften placeras 100-150 meter från E20. När figur 4 och figur 5 studeras framgår att detta är ett mycket konservativt antagande. Detta har gjorts medvetet konservativt för att ge ökad flexibilitet till var bebyggelsen sedan kan placeras.

Vid beräkningar av samhällsrisk med avseende på Väg 181 det antagits att 20% av tillkommande BTA placeras 25-50 meter från Väg 181 (dock ej närmare än 30 meter från väg 181), att 40% av tillkommande BTA placeras 50-100 meter från Väg 181 samt att 40% av tillkommande BTA placeras 100-150 meter från Väg 181. När figur 4 och figur 5 studeras framgår att detta är ett mycket

konservativt antagande. Detta har gjorts medvetet konservativt för att ge ökad flexibilitet till var bebyggelsen sedan kan placeras.

Nedan sammanfattas de konservativa antaganden som gjorts avseende tillkommande bebyggelse för att ta höjd för osäkerheterna i dess placering och omfattning:

- > Samtlig tillkommande bebyggelsen antas uppföras i två plan vilket bedöms vara konservativt för bebyggelse av verksamhetskaraktär.
- > Samtliga tomter som helt eller delvis rymms inom 200 meter från E20 och/eller Väg 181 har inkluderats.
- > Tillkommande bebyggelse har förskjutits närmare E20 och Väg 181 enligt ovanstående resonemang.

Baserat på ovanstående antaganden bedöms beräkningarna vara konservativa och ta höjd för osäkerheterna gällande bebyggelsens faktiska placering och omfattning.

3.2 Närliggande befintlig bebyggelse

Närliggande bebyggelse utgörs huvudsakligen av handel, restaurang och bensinstation väster om studerat område. Vidare finns även viss bostadsbebyggelse söder om studerat område, se figur 3.

Utöver befintlig bensinstation, se kapitel 7, bedöms ingen närliggande verksamhet påverka riskbilden för det studerade området.

3.3 Personintensitet

Personintensiteten för planerad bebyggelse bedöms utifrån de beskrivningar och figurer som presenteras i Kapitel 3. Uppskattning av personintensitet har gjorts medvetet konservativ för att inte låsa exploatören i sitt utförande samt för att ta höjd för osäkerheter i beräkningar och antaganden.

Generella antaganden

- > Dagtid ansätts till 10 h (kl. 08-18) vilket bedöms bidra till en konservativ riskbedömning då detta innebär att verksamhetsbebyggelsen antas ha full beläggning under 10 h vilket är en överskattning av normala öppettider respektive arbetstider.
- > Natt ansätts till 14 h (kl. 18-08) vilket bedöms som ett rimligt antagande för denna riskbedömning.

Användningsområde: Verksamhetsbebyggelse

- > Verksamhetsbebyggelse är en relativt bred bebyggelsekategori. Den inkluderar exempelvis lager, industri och sällanköpshandel som karaktäriseras av en mycket låg personintensitet, men även service och komplimenterande kontor till de olika verksamheterna, vilka kan ha en betydligt högre personintensitet. För lager, industri och sällanköpshandel bedöms det rimligt att anta en personintensitet på 0,01 personer/m². För mer personintensiv service och kontor bedöms det rimligt att personintensiteten kan uppgå till 0,04 personer/m². Komplimenterande kontor och personintensiv service bedöms utgöra en mindre del av samtlig tillkommande verksamhetsbebyggelse (antas i denna rapport till ca 30%) varför den totala personintensiteten för tillkommande verksamhetsbebyggelse ansatts till 0,02 personer/m².
- > Vidare antas att verksamheterna har en beläggningsgrad på 100% dagtid mellan kl. 08-18 varav 90 % antas vara inomhus och 10 % utomhus. Mellan kl. 18-08 antas handeln ha en beläggningsgrad på 20% varav 90 % antas vara inomhus och 10 % utomhus.

Användningsområde: Befintlig bebyggelse

- > *Handel:* Befintlig handel intill studerat område utgörs av sällanköpshandel och antas ha en personintensitet på 0,01 personer/m². Den totala ytan uppskattas till ca 2400 m². Handeln antas ha en beläggningsgrad på 100% dagtid mellan kl. 08-18 varav 90 % antas vara inomhus och 10 % utomhus. Mellan kl. 18-08 antas handeln ha en beläggningsgrad på 20% varav 90 % antas vara inomhus och 10 % utomhus.
- > *Restaurang:* Befintlig restaurang intill studerat område antas ha en personintensitet på 0,04 personer/m². Den totala ytan uppskattas till ca 900 m². Restaurangen antas ha en beläggningsgrad på 100% dagtid mellan kl. 08-18 varav 90 % antas vara inomhus och 10 % utomhus. Mellan kl. 18-08 antas restaurangen ha en beläggningsgrad på 20% varav 90 % antas vara inomhus och 10 % utomhus.
- > *Bensinstation:* Vid befintlig bensinstation antas 2 personer ständigt vistas utomhus och 6 personer inomhus dagtid mellan kl. 08-18. Mellan kl. 18-08 antas 1 person ständigt vistas utomhus och 3 personer inomhus.

I tabell 2 och tabell 3 nedan redovisas uppskattat antal personer inomhus och utomhus på olika avstånd ifrån E20 respektive Väg 181. Notera att denna personintensitet gäller vid varje given tidpunkt under året inklusive helger, lediga dagar samt under semester och dylikt. Dessa värden bedöms vara konservativa och eftersom de har legat till grund för beräkningarna av risknivån bedöms därmed även resultaten av dessa beräkningar vara konservativa för studerat område.

Tabell 2. Antagen personintensitet för befintlig och tillkommande bebyggelse inom studerat område. Avståndsangivelser avser avstånd från närmsta väggkant på **E20**.

Avstånd	Dag (10 h)		Natt (14 h)	
	Ute	Inne	Ute	Inne
0-25	0	0	0	0
25-50	6	38	2	9
50-100	112	1009	22	202
100-150	115	1031	23	206
150-200	0	0	0	0

Tabell 3. Antagen personintensitet för befintlig och tillkommande bebyggelse inom studerat område. Avståndsangivelser avser avstånd från närmsta väggkant på **Väg 181**.

Avstånd	Dag (10 h)		Natt (14 h)	
	Ute	Inne	Ute	Inne
0-25	0	0	0	0
25-50	30	262	7	54
50-100	61	545	12	109
100-150	57	513	11	103
150-200	0	0	0	0

4 Trafik och transporter med farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter, som har sådana egenskaper att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods. Farligt gods delas in i olika ADR-² och RID-klasser³ beroende på vilken typ av fara som ämnet kan ge upphov till. Klassificeringen är en internationell överenskommelse avseende regler för transporter av farligt gods i Europa.

Av alla transportklasser som redovisas i följande kapitel är det följande ämnen som ger störst konsekvenser varför dessa har valts som dimensionerande i riskanalysen:

- > Klass 1.1 Massexplosiva ämnen, exempelvis dynamit
- > Klass 2.1 Brandfarliga gaser, exempelvis propan, acetylen
- > Klass 2.3 Giftiga gaser, exempelvis svaveldioxid
- > Klass 3 Brandfarlig vätska (klass 1), exempelvis bensin
- > Klass 5.1 Oxiderande ämnen, exempelvis väteperoxid

Vid beräkning av risk har följande antaganden gjorts vid beräkning av antal transporter på E20 och väg 181 inom respektive ADR-klass förbi studerat område:

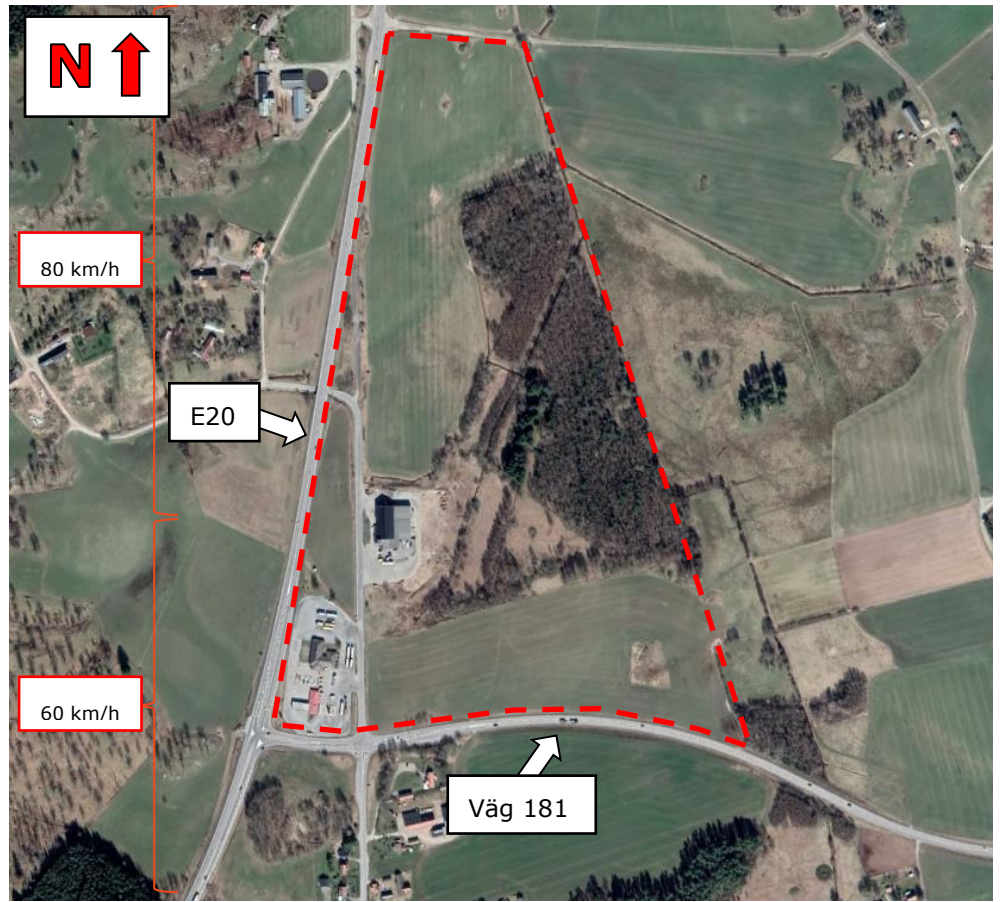
- > 10 % av klass 1 varor antas utgöras av massexplosiva ämnen.
- > 20 % av klass 1 produkterna transporteras i större lastbilar med max last på 16 ton medan 80 % av klass 1 produkterna transporteras i mindre bilar med last <1 ton.
- > För övriga kategorier av farligt gods antas fulla transporter vilket motsvarar ca 16 ton.

4.1 E20

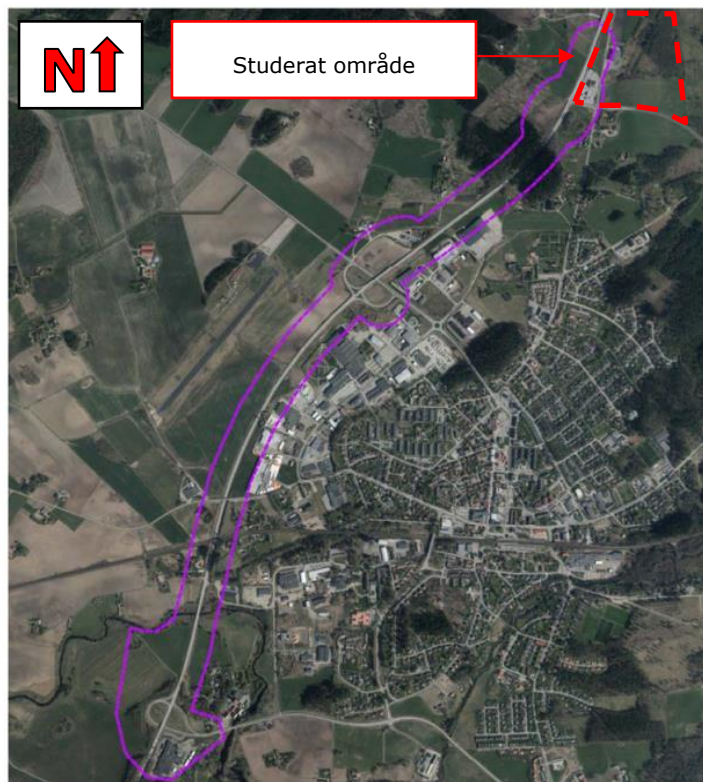
E20 är en primär transportled för farligt gods och löper väster om studerat område, se figur 6. Förbi studerat område är hastigheten begränsad till 60 km/h i den södra delen och 80 km/h i den norra delen, se figur 6. Trafikverket planerar att bygga om delar av E20 förbi studerat område till mötesfri landsväg med skyltad hastighet 100 km/h och utan korsningar i plan (Trafikverket, 2017), se figur 7 nedan.

² ADR=European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road

³ RID=Regulations Concerning the International Carriage of Dangerous goods by rail



Figur 6. E20 löper väster om studerat område. Väg 181 löper söder om studerat område.



Figur 7. Utredningsområdet för ombyggnad av E20 förbi Vårgårda (Trafikverket, 2017).

4.1.1 Farligt gods på E20 förbi området

Enligt Trafikverkets tjänst 'Vägtrafikflödeskartan' uppskattades total ÅDT för tung trafik (i bägge riktningar) förbi studerat område till 1890 fordon vid en skattning från 2019 med en osäkerhet på 6%, se figur 8 nedan. COWI har valt att konservativt ta höjd för osäkerheten i skattningen genom att ansätta det högsta värdet för ÅDT för tung trafik, dvs. 2003 fordon ($1890 * 1,06 = 2003$).



Avsnitt: 7230033 Län: O Vägnummer: 20

Årsmedeldygnstrafik

Avsnitt	Fr o m	Till	Mätkod	Mätår	Mätrikning	ÅDT(OS) Samtliga fordon	ÅDT(OS) Lastbilar	ÅDT(OS) Axelpar
7230033	1994-01-01	1998-01-01	2	1993	0	6350±(12%)	1000±(14%)	7820±(12%)
7230033	1998-01-01	2002-01-01	2	1998	0	7340±(7%)	1300±(8%)	9270±(7%)
7230033	2002-01-01	2006-01-01	2	2002	0	7910±(7%)	1440±(8%)	10080±(7%)
7230033	2006-01-01	2011-01-01	2	2006	0	8030±(8%)	1680±(7%)	10610±(8%)
7230033	2011-01-01	2015-01-01	2	2011	0	9140±(8%)	1720±(7%)	11570±(8%)
7230033	2015-01-01	2019-01-01	2	2015	0	9490±(6%)	1800±(6%)	11920±(6%)
7230033	2019-01-01	9999-12-31	2	2019	0	9600±(8%)	1890±(6%)	12100±(8%)

Figur 8. Uppskattat ÅDT för tunga transporter på E20 förbi studerat område år 2019.

Detta ger 731 241 tunga transporter per år ($2003 * 365 = 731\ 241$). Enligt Trafikverkets (2018) prognosvärden för år 2040 bedöms antalet godstransporter på väg öka med 1,85% per år fram till 2040. Detta motsvarar en total ökning på ca 47% vid uppräkningsfrån 2019 till 2040. Detta ger i sin tur 1 269 032 tunga transporter per år uppräknat för ett framtidsscenario år 2040 ($731\ 241 * 1,47 = 1\ 074\ 589$). Denna uppräkningsbedöms vara mycket konservativ då det bedöms osannolikt att antalet farligt godstransporter ökar i samma omfattning som antalet tunga transporter i stort.

Andel farligt godstrafik av tung trafik:

Trafikanalys (Lastbilstrafik 2009, Statistik 2010:3) ger följande:

- > Transportarbete (svenska lastbilar, yrkesmässig trafik, in- och utrikes): ca $33000 * 10^6$ tonkm
- > Farligt gods (svenska lastbilar, in- och utrikes): ca $1400 * 10^6$ tonkm

Detta ger andel farligt godstransporter av totala antalet godstransporter ca 4 %, vilket i sin tur motsvarar 42 984 farligt gods transporter förbi studerat område per år ($1\ 074\ 589 * 0,04 = 42\ 984$). Nyare data från gällande lastbilstrafik från Trafikanalys (2019) visar att andelen farligt godstransporter av det totala antalet godstransporter utgör ca 2 %. COWI har ändå valt att räkna med 4 % för att ta höjd för andra osäkerheter i beräkningarna.

I tabell 4 nedan redovisas SRV:s kartläggning av farligt gods från 2006 (SRV, 2006). Värdena i tabellen är baserade på det nationella genomsnittet för samtliga vägar i Sverige.

Tabell 4. Värden för fördelning mellan olika ADR-S klasser med avseende på transport av farligt gods på väg baserat på SRV:s kartläggning (2006).

ADR-S klass	Andel transporterad mängd farligt gods på väg uttryckt i %
1. Explosiva ämnen och föremål	0,1%
2.1 Brandfarliga gaser	1,8%
2.3 Giftiga gaser	0%
3. Brandfarlig vätska klass 1	69,6%
5. Oxiderande ämnen	0,6%

Enligt SRV:s kartläggning av farligt gods från 2006 (SRV, 2006) transporteras inga kondenserade giftiga gaser på väg. COWI har dock antagit att ett antal transporter av denna farligt godsklass ändå sker förbi studerat område för att ta höjd för eventuella osäkerheter i det statistiska underlaget. Antalet transporter av giftig gas har antagits utgöra 1% av klass 2. Klass 2 utgör totalt sett 7,7% av allt farligt gods enligt SRV:s kartläggning. Baserat på SRV:s kartläggning erhålls följande fördelning, se tabell 5, av olika ADR-S klasser förbi studerat område.

Tabell 5. Värden för uppskattad mängd farligt gods på E20 uppräknat för ett framtidsscenario av ÅDT för år 2040.

ADR-S klass	Uppskattad mängd farligt gods på E20 uppräknat för år 2040
1. 1 Masseexplosiva ämnen	4*
2.1 Brandfarliga gaser	774
2.3 Giftiga gaser	33**
3. Brandfarlig vätska klass 1	29917
5. Oxiderande ämnen	258

*Baserat på antagande om att 10 % av klass 1 utgörs av masseexplosiva ämnen.

**Enligt SRV:s kartläggning av farligt gods transporteras inga giftiga gaser på väg. COWI har antagit 33 transporter per år (1% av klass 2) för att ta höjd för eventuella osäkerheter i underlaget.

Trafikverket har tagit fram ett PM med avseende på farligt gods för E20 förbi Vårgårda (Trafikverket, 2017) där antalet transporter av olika klasser med farligt gods per månad uppräknat för år 2030 presenteras. Även denna inventering är baserad SRV:s kartläggning av farligt gods från 2006 (SRV, 2006). I tabell 6 nedan presenteras de värden som anges i Trafikverkets PM uppräknat för att gälla antalet transporter per år.

Tabell 6. Värden för uppskattad mängd farligt gods på E20 enligt Trafikverkets (2017) PM uppräknat för ett framtidsscenario för år 2030.

ADR-S klass	Uppskattad mängd farligt gods på E20 enligt Trafikverkets PM uppräknat för år 2030
1. Explosiva ämnen och föremål	26
2.1 Brandfarliga gaser	672
2.3 Giftiga gaser	0
3. Brandfarlig vätska klass 1	30936
5. Oxiderande ämnen	180

Notera att det skiljer tio år mellan de två framtidsscenarioerna och att en uppräknat till år 2040 hade lett till högre värden i Trafikverkets PM. I övrigt resulterar de bägge underlagen dock snarlika resultat sett till fördelning mellan olika farligt godsklasser. Den dominerande ADR-klassen förbi studerat sträcka bedöms vara brandfarlig vätska. Värdena i tabell 5 har legat till grund för beräkningar av individ- och samhällsrisk med avseende på E20.

4.2 Väg 181

Väg 181 är en sekundär transportled för farligt gods och löper söder om studerat område, se figur 6 ovan. Förbi studerat område är hastigheten begränsad till 80 km/h.

4.1.2 Farligt gods på Väg 181 förbi området

Enligt Trafikverkets tjänst 'Vägtrafikflödeskartan' uppskattades total ÅDT för tung trafik (i bägge riktningar) förbi studerat område till 420 fordon vid en skattning från 2017 med en osäkerhet på 9%, se figur 9 nedan. COWI har valt att konservativt ta höjd för osäkerheten i skattningen genom att ansätta det högsta värdet för ÅDT för tung trafik, dvs. 458 fordon ($420 * 1,09 = 458$).



Avsnitt: 7230134 Län: O Vägnummer: 181

Årsmedeldygnstrafik

Avsnitt	Fr o m	Till	Mätkod	Mätår	Mätriktning	ÅDT(OS) Samtliga fordon	ÅDT(OS) Lastbilar	ÅDT(OS) Axelpar
7230134	1998-12-01	2001-01-01	3	2000	0	2450	300	2750
7230134	2001-01-01	2005-01-01	2	2001	0	2500±(12%)	270±(15%)	2750±(12%)
7230134	2005-01-01	2009-01-01	2	2005	0	2680±(9%)	320±(12%)	2990±(9%)
7230134	2009-01-01	2013-01-01	2	2009	0	2530±(10%)	340±(13%)	2820±(10%)
7230134	2013-01-01	2017-01-01	2	2013	0	2800±(11%)	370±(12%)	3130±(11%)
7230134	2017-01-01	9999-12-31	2	2017	0	3350±(10%)	420±(9%)	3760±(10%)

Figur 9. Uppskattat ÅDT för tunga transporter på Väg 181 förbi studerat område år 2017.

Detta ger 167 097 tunga transporter per år ($458 * 365 = 167\ 097$). Enligt Trafikverkets (2018) prognosvärden för år 2040 bedöms antalet godstransporter på väg öka med 1,85% per år fram till 2040. Detta motsvarar en total ökning på ca 52% vid uppräknings från 2017 till 2040. Detta ger i sin tur 254 726 tunga transporter per år uppräknat för ett framtidsscenario år 2040 ($167\ 097 * 1,52 = 254\ 726$). Denna uppräknings bedöms vara mycket konservativ då det bedöms osannolikt att antalet farligt godstransporter ökar i samma omfattning som antalet tunga transporter i stort.

Givet samma antaganden gällande andel farligt godstransporter av totala antalet godstransporter på ca 4 % som presenterades i avsnitt 4.1.1 ges 10 189 farligt gods transporter förbi studerat område per år ($254\ 726 * 0,04 = 10\ 189$).

Givet SRV:s kartläggning, se avsnitt 4.1.1, ges följande fördelning, se tabell 7, av olika ADR-S klasser förbi studerat område. COWI har dock antagit att ett antal transporter av denna farligt godsklass ändå sker förbi studerat område för att ta höjd för eventuella osäkerheter i det statistiska underlaget. Antalet transporter av giftig gas har antagits utgöra 1% av klass 2. Klass 2 utgör totalt sett 7,7% av allt farligt gods enligt SRV:s kartläggning.

Tabell 7. Värden för uppskattad mängd farligt gods på Väg 181 uppräknat för ett framtidsscenario av ÅDT för år 2040.

ADR-S klass	Uppskattad mängd farligt gods på Väg 181 uppräknat för år 2040
<i>1. 1 Massexplösiva ämnen</i>	1*
<i>2.1 Brandfarliga gaser</i>	183
<i>2.3 Giftiga gaser</i>	8**
<i>3. Brandfarlig vätska klass 1</i>	7092
<i>5. Oxiderande ämnen</i>	61

*Baserat på antagande om att 10 % av klass 1 utgörs av massexplösiva ämnen.

**Enligt SRV:s kartläggning av farligt gods transporteras inga giftiga gaser på väg. COWI har antagit 8 transporter per år (1% av klass 2) för att ta höjd för eventuella osäkerheter i underlaget.

Värdena i tabell 7 har legat till grund för beräkningar av individ- och samhällsrisk med avseende på Väg 181.

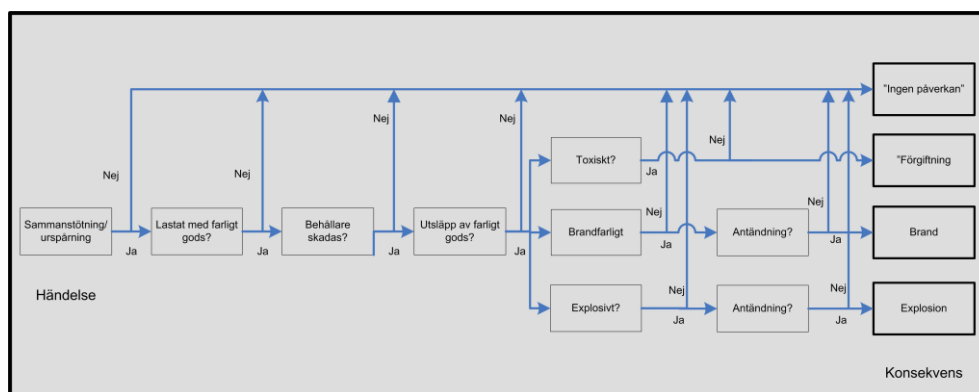
5 Faror vid olycka med farligt gods

För att en farligt godsolycka skall ske krävs att ett fordon lastat med farligt gods är inblandat i en olycka, t.ex. en kollision eller urspårning. Vidare måste behållare på fordonet skadas så att läckage av ett farligt ämne sker.

Ett utsläppt giftigt ämne sprids som vätska eller gas. Halten av det farliga ämnet avtar med avståndet till ämnet. För att en människa skall komma till skada måste dessa befinna sig inom det område där ämnet uppvisar en skadlig halt.

För brand- och explosionsfarliga ämnen måste dessutom en antändningskälla finnas som kan starta en brand eller ett explosionsförlopp. Även här gäller att människor måste finnas inom riskområdet för att komma till skada.

Riskområdets storlek beror på typ av ämnen och händelse som är dimensionerande. Detta beskrivs schematiskt i figur 10.



Figur 10. Schematiskt händelseförlopp vid farligt godsolycka.

I tabell 8 redovisas en sammanställning av huvudsakliga faror med olika kemikalier i de olika RID/ADR-klasserna. Tabellen anger även de riskavstånd som kan vara aktuella för en grov bedömning av allvarlig skadepåverkan på oskyddade människor (FOA, 1995).

Tabell 8. Generella faror med olika transportklasser av farligt gods.

Transportklass	Dominerande fara				Riskavstånd
	Explosion	Brand	Förgiftning	Övrig risk	Meter
1. Explosiva ämnen	✓				100 - 1 000
		✓			< 100
2. Gaser			✓		> 1 000
	✓	✓			100 - 1 000
3. Brandfarliga vätskor		✓			< 100
4. Brandfarliga fasta ämnen		✓		✓	< 100
5. Oxiderande ämnen		✓			<100
	✓				100 - 1 000
6. Giftiga ämnen			✓		< 100
7. Radioaktiva ämnen				✓	< 100
8. Frätande ämnen			✓	✓	< 100
9. Övriga farliga ämnen				✓	< 100

De typer av gods som förväntas transporteras förbi området och som kan ge allvarliga konsekvenser avseende människoliv är RID/ADR-klass:

- > 1 – Masseexplosiva ämnen (explosion)
- > 2.1 – Brännbara gaser (jetbrand, gasmolnsbrand, gasmolnsexplosion och BLEVE)
- > 2.3 – Giftiga gaser (toxiska effekter)
- > 3 – Brännbara vätskor (brand/värmestrålning)
- > 5.1 – Oxiderande ämnen (explosion/brand)

För att beräkna sannolikheten för identifierade händelser används faktorer som exempelvis antalet transporter av farligt gods för varje specifik ämnesklass, platsspecifika egenskaper så som vindhastighet, sannolikhet för antändning, olycksfrekvens etc. Beräkningar av sannolikheten redovisas i bilaga A.

Bedömning av konsekvenser i denna analys baseras på andelen omkomna personer vid en olyckshändelse med transport av farligt gods. Konsekvensbedömningen baseras på Göteborgs kommuns översiktsplan (1999), VTI rapport 387:4 (1994), konsekvensberäkningar i Effekt plus och PHAST (DNV, 2010) samt simuleringar i programmet Bfk (Beräkningsmodeller för kemikalieexponering) (RIB, 2012). En mer utförlig beskrivning av de olika konsekvenserna redovisas i bilaga B.

6 Bedömning av risknivå avseende transporter av farligt gods

I detta kapitel presenteras beräknad risknivå. För beräknad risk redovisas först individrisken och därefter presenteras samhällsrisken.

6.1 Individrisk för studerat område

I tabell 9 redovisas individrisken, med avseende på **E20** baserat på identifierade olyckshändelser utan studerade säkerhetshöjande åtgärder för någon del av bebyggelsen på området. I tabell 10 presenteras individrisken med avseende på E20 med hänsyn till kvantifierad skyddsåtgärd för tillkommande bebyggelse i form av:

- > ventilation placerad högt och vänd bort från E20

Notera att individrisken utomhus ej påverkas av den riskreducerande åtgärd som studerats.

I tabell 11 redovisas individrisken, med avseende på **Väg 181** baserat på identifierade olyckshändelser utan studerade säkerhetshöjande åtgärder för någon del av bebyggelsen på området. I tabell 12 presenteras individrisken med avseende på Väg 181 med hänsyn till kvantifierad skyddsåtgärd för tillkommande bebyggelse i form av:

- > ventilation placerad högt och vänd bort från Väg 181 och
- > brandklassad fasad inom 50 meter från Väg 181

Notera att individrisken utomhus ej påverkas av de riskreducerande åtgärderna som studerats.

Röda siffror i tabellerna indikerar att risknivån är hög och att riskreducerande åtgärder ska vidtas enligt DNV:s kriterier. Gula siffror indikerar att risknivån ligger inom det område där skyddsåtgärder skall bedömas ur kostnad nytta synpunkt enligt DNV:s kriterier. Gröna siffror indikerar en risknivå som ligger under den nivå som anses som låg och där behov av ytterligare skyddsåtgärder ej anses föreligga enligt DNV:s kriterier.

Tabell 9. Individrisk längs med studerad sträcka med avseende på **E20, utan** hänsyn till riskreducerande åtgärder. Avstånd är mätta från närmsta väggkant.

Avstånd (m)	Individrisk för personer på olika avstånd från E20	
	Ute	Inne
0-25	1,27E-05	1,03E-05
25-50	2,51E-06	1,25E-06
50-100	4,44E-08	1,61E-08
100-150	1,15E-08	<1,0E-10
150-200	4,85E-09	<1,0E-10

Tabell 10. Individrisk längs med studerad sträcka med avseende på **E20, med** hänsyn till riskreducerande åtgärder (ventilation placerad högt och vänd bort från E20). Avstånd är mätta från närmsta väggkant.

Avstånd (m)	Individrisk för personer på olika avstånd från E20	
	Ute	Inne
0-25	1,27E-05	1,03E-05
25-50	2,51E-06	1,24E-06
50-100	4,44E-08	1,17E-08
100-150	1,15E-08	<1,0E-10
150-200	4,85E-09	<1,0E-10

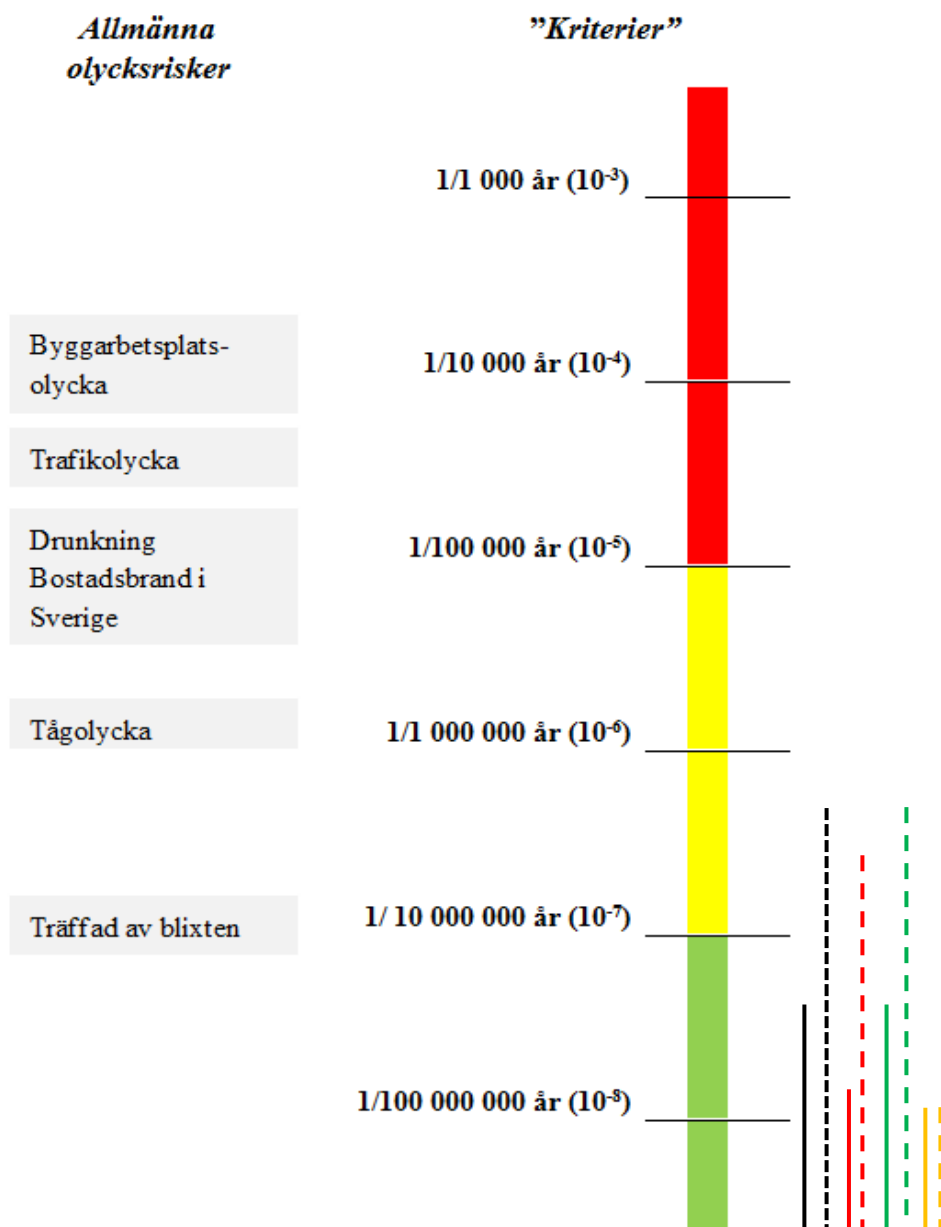
Tabell 11. Individrisk längs med studerad sträcka med avseende på **Väg 181, utan** hänsyn till riskreducerande åtgärder. Avstånd är mätta från närmsta väggkant.

Avstånd (m)	Individrisk för personer på olika avstånd från Väg 181	
	Ute	Inne
0-25	3,02E-06	2,44E-06
25-50	5,95E-07	2,97E-07
50-100	1,06E-08	3,83E-09
100-150	2,76E-09	<1,0E-10
150-200	1,16E-09	<1,0E-10

Tabell 12. Individrisk längs med studerad sträcka med avseende på **Väg 181**, med hänsyn till riskreducerande åtgärder (ventilation placerad högt och vänd bort från Väg 181 samt brandklassad fasad inom 50 meter från Väg 181). Avstånd är mätta från närmsta väggkant.

Avstånd (m)	Individrisk för personer på olika avstånd från Väg 181	
	Ute	Inne
0-25	3,02E-06	2,98E-08
25-50	5,95E-07	1,05E-08
50-100	1,06E-08	2,78E-09
100-150	2,76E-09	<1,0E-10
150-200	1,16E-09	<1,0E-10

I figur 11 jämförs individrisken för platsen med andra risker som finns i samhället. Risknivån i figur 11 visar individrisken vid 50-100 meter från närmsta väggkant från E20 och vid 25-50 m från närmsta väggkant från Väg 181 då delar av studerad bebyggelse som närmast ligger inom dessa intervall från respektive led.



Figur 11. Individerisknivå för några andra risker samt DNV:s individeriskriterier. Svart linje=individerisk utomhus utan skyddsåtgärder, röd linje=individerisk inomhus utan skyddsåtgärder, grön linje=individerisk utomhus med skyddsåtgärder, orange linje=individerisk inomhus med skyddsåtgärder. Hel dragen linje anger E20 vid intervallet 50-100 meter, streckad linje anger Väg 181 vid intervallet 25-50 meter. Rött område indikerar en nivå som ej anses acceptabel och skyddsåtgärder krävs/skall införas, gult område indikerar en risknivå där skyddsåtgärder skall bedömas ur kostnad nytta synpunkt och grönt område indikerar en risknivå som anses som låg och skyddsåtgärder anses ej nödvändiga enligt DNV:s kriterier.

I tabell 13 och tabell 14 nedan redovisas den samlade individrisken med avseende på både E20 och Väg 181 i skärningspunkterna för de olika skärningsintervallerna, se figur 5 i kapitel 3, utan respektive med kvantifierade skyddsåtgärder.

Tabell 13. Samlad individrisk längs med studerad sträcka med avseende på **E20** och **Väg 181**, utan hänsyn till riskreducerande åtgärder. Avstånd är mätta från närmsta väggkant.

Avstånd (m)	Individrisk för personer på olika avstånd från E20 och Väg 181	
	Ute	Inne
0-25	1,58E-05	1,28E-05
25-50	3,10E-06	1,55E-06
50-100	5,50E-08	1,99E-08
100-150	1,43E-08	<1,0E-10
150-200	6,02E-09	<1,0E-10

Tabell 14. Samlad individrisk längs med studerad sträcka med avseende på **E20** och **Väg 181**, med hänsyn till riskreducerande åtgärder (ventilation placerad högt och vänd bort från E20 och Väg 181 samt brandklassad fasad inom 50 meter från Väg 181). Avstånd är mätta från närmsta väggkant.

Avstånd (m)	Individrisk för personer på olika avstånd från E20 och Väg 181	
	Ute	Inne
0-25	1,50E-05	1,03E-05
25-50	3,10E-06	1,25E-06
50-100	5,50E-08	1,45E-08
100-150	1,43E-08	<1,0E-10
150-200	6,02E-09	<1,0E-10

6.2 Samhällsrisk för studerat område

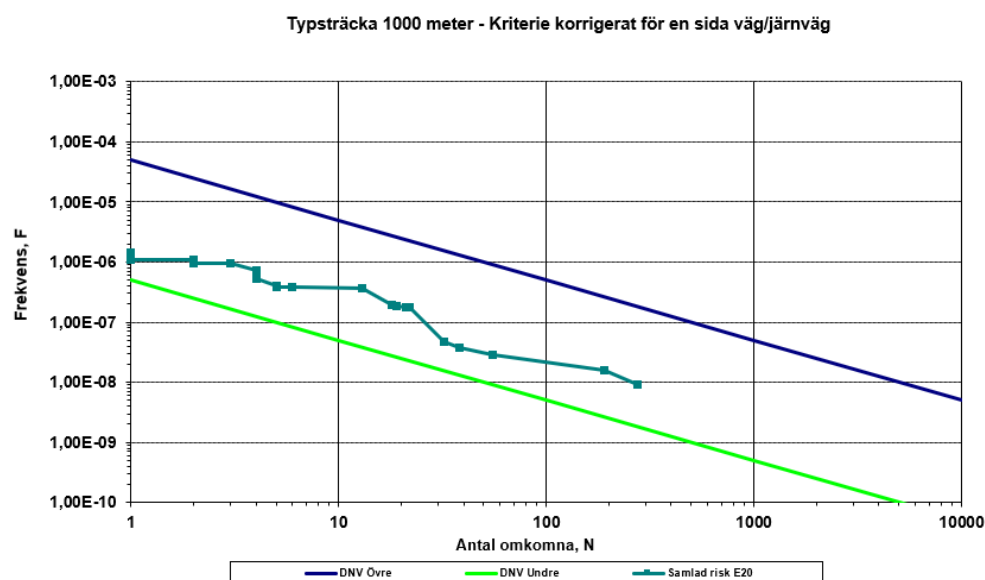
I detta kapitel presenteras FN-kurvor (samhällsrisk) för det studerade området efter att planerad verksamhet tillkommit. Samhällsrisk presenteras tillsammans med DNV:s kriterier. Ursprungligen gäller DNV:s kriterier ett område på 1 km (båda sidor av vägen/järnvägen). Vid beräkning har dessa kriterier justerats så att de gäller ett område på 1000 meter på en sida av vägen med avseende på **E20** vilket motsvarar dimensionerande sträcka för beräkningar för det studerade området. Det vill säga acceptanskriteriet för DNV har multiplicerats med 0,5 (1000 meter) med avseende på E20. Vid beräkning för **Väg 181** har dessa kriterier justerats så att de gäller ett område på 600 meter på en sida av vägen vilket motsvarar dimensionerande sträcka för beräkningar för det studerade området. Det vill säga acceptanskriteriet för DNV har multiplicerats med 0,3 (600 meter) med avseende på Väg 181.

När den totala samhällsrisk för bägge studerade lederna beaktas har den dimensionerande sträckan ansatts till 1000 meter vilket är den längsta dimensionerande sträckan för de två lederna. Detta leder till att riskbidraget från Väg 181 framstår som något lägre då den dimensionerande sträckan förlängs. Den sida av Väg 181 som studeras är dock mycket glest bebyggd och om den studerade sträckan förlängts med 200 meter i vardera riktningen så hade detta inte inneburit en ökad personintensitet och därmed inte heller någon högre samhällsrisk. Beräkningarna av samhällsrisk redovisas i bilaga A.

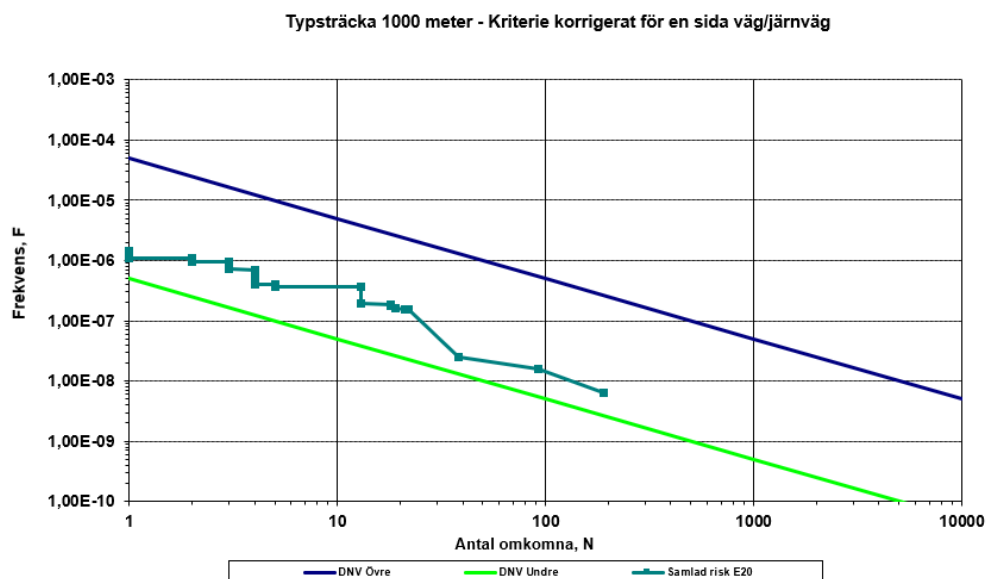
6.2.1 E20

I figur 12 nedan presenteras beräknad samhällsrisk med avseende på E20 utan några kvantifierade skyddsåtgärder för någon del av bebyggelsen. I figur 13 presenteras beräknad samhällsrisk med avseende på E20 med hänsyn till kvantifierad skyddsåtgärd för tillkommande verksamhetsbebyggelse i form av:

- > ventilation placerad högt och vänd bort från E20.



Figur 12. Samhällsrisk med avseende på **E20** för studerat planområde efter etablering i enlighet med beskrivningar i kapitel 3, **utan** hänsyn till riskreducerande åtgärder.

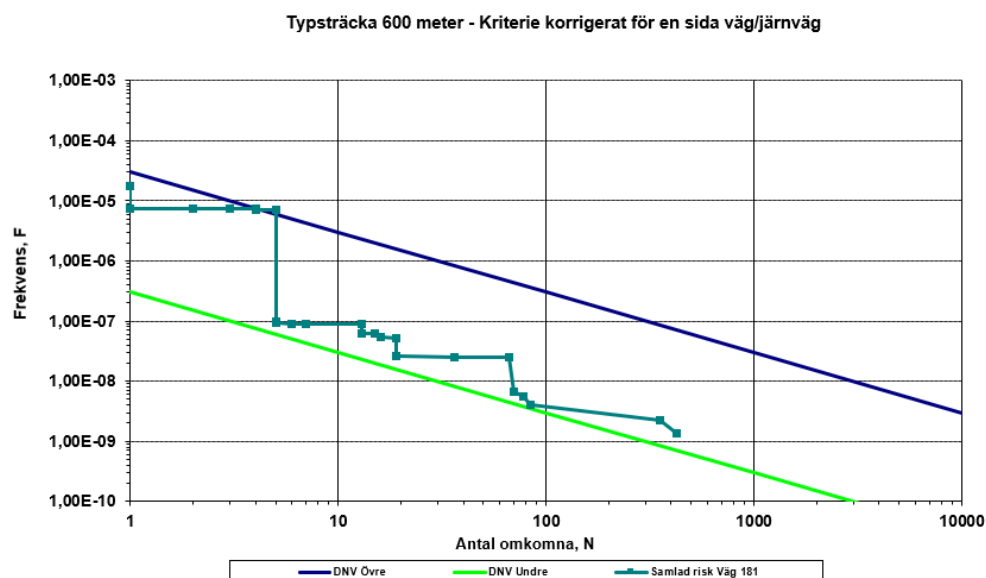


Figur 13. Samhällsrisk med avseende på **E20** för studerat planområde efter etablering i enlighet med beskrivningar i kapitel 3, **med** hänsyn till kvantifierad skyddsåtgärd för tillkommande verksamhetsbebyggelse i form av ventilation placerad högt och vänd bort från E20.

6.2.2 Väg 181

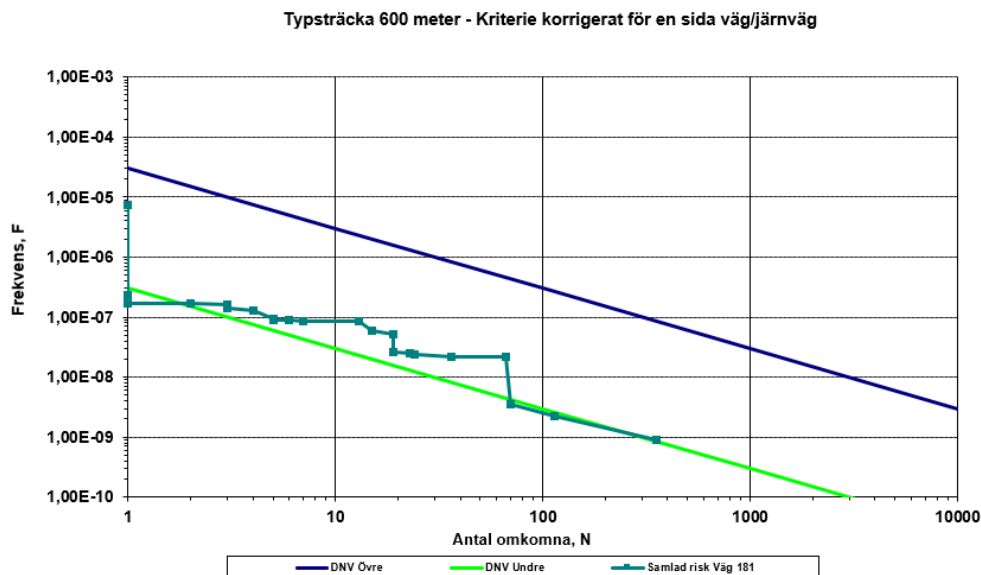
I figur 14 nedan presenteras beräknad samhällsrisk med avseende på Väg 181 utan några kvantifierade skyddsåtgärder för någon del av bebyggelsen. I figur 15 presenteras beräknad samhällsrisk med avseende på Väg 181 med hänsyn till kvantifierad skyddsåtgärd för tillkommande verksamhetsbebyggelse i form av:

- > ventilation placerad högt och vänd bort från Väg 181 och
- > brandklassad fasad inom 50 meter från Väg 181.



Figur 14. Samhällsrisk med avseende på **Väg 181** för studerat planområde efter

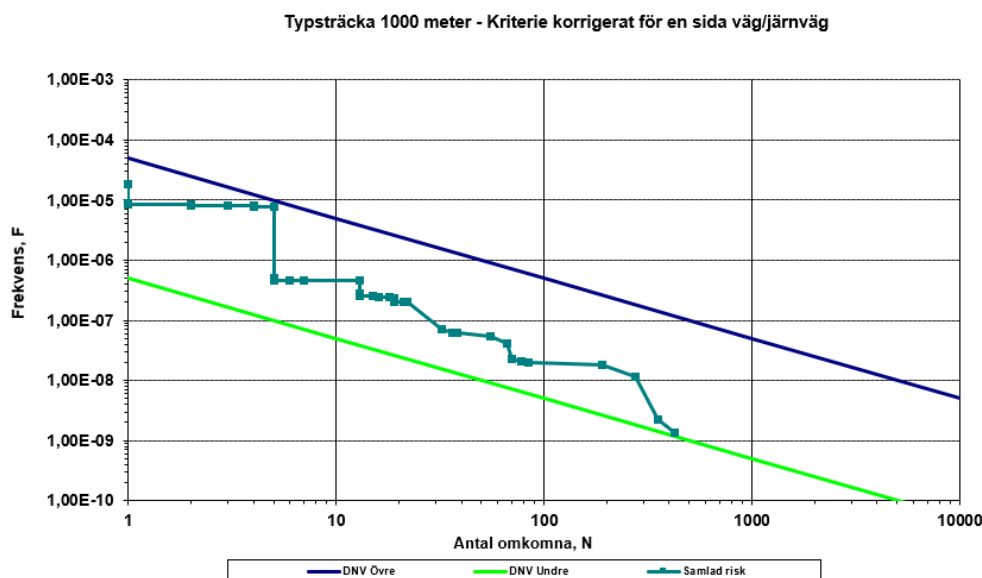
etablering i enlighet med beskrivningar i kapitel 3, **utan** hänsyn till riskreducerande åtgärder.



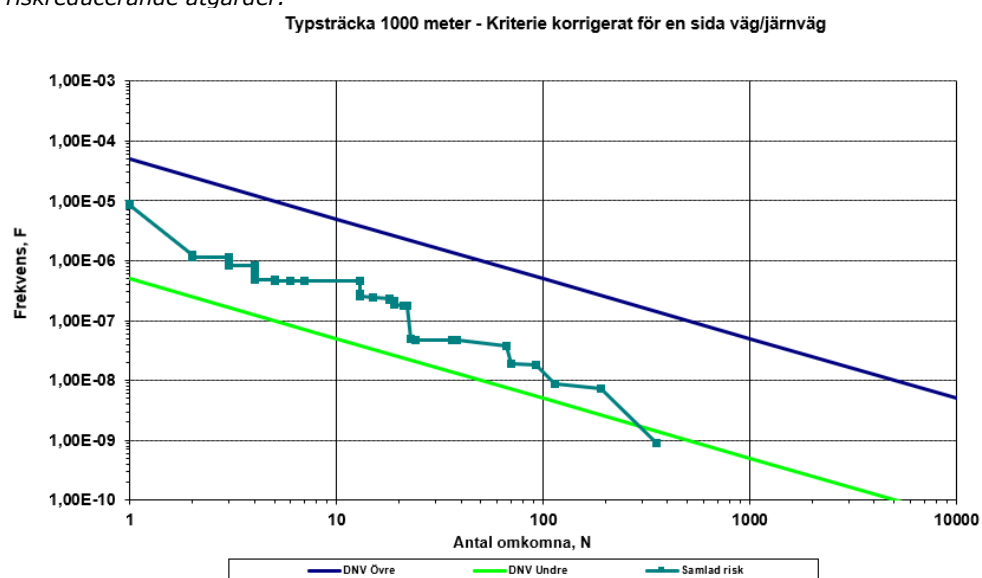
Figur 15. Samhällsrisk med avseende på **Väg 181** för studerat planområde efter etablering i enlighet med beskrivningar i kapitel 3, **med** hänsyn till kvantifierad skyddsåtgärd för tillkommande verksamhetsbebyggelse i form av ventilation placerad högt och vänd bort från Väg 181 och brandklassad fasad inom 50 meter från Väg 181.

6.2.3 Samlad samhällsrisk

I figur 16 nedan presenteras den samlade samhällsrisk med avseende på både E20 och Väg 181 utan några kvantifierade skyddsåtgärder för någon del av bebyggelsen. I figur 17 presenteras den samlade samhällsrisk med avseende på både E20 och Väg 181 med hänsyn till kvantifierad skyddsåtgärd för tillkommande verksamhetsbebyggelse i form av ventilation placerad högt och vänd bort från E20 och Väg 181 samt brandklassad fasad inom 50 meter från Väg 181.



Figur 16. Samlad samhällsrisk med avseende på **E20** och **Väg 181** för studerat planområde efter etablering i enlighet med beskrivningar i kapitel 3, **utan** hänsyn till riskreducerande åtgärder.



Figur 17. Samlad samhällsrisk med avseende på **E20** och **Väg 181** för studerat planområde efter etablering i enlighet med beskrivningar i kapitel 3, **med** hänsyn till kvantifierad skyddsåtgärd för tillkommande verksamhetsbebyggelse i form av ventilation placerad högt och vänd bort från **E20** och **Väg 181** samt brandklassad fasad inom 50 meter från **Väg 181**.

6.3 Diskussion kring resultat

6.3.1 Individrisk

Individriska minskar med ökat avstånd ifrån studerade farligt godsleder. Jämfört med DNV:s kriterier hamnar individriska 0-25 meter från **E20** både utomhus och inomhus på en nivå som är hög där riskreducerande åtgärder ska vidtas för att sänka risknivån. 25-50 meter från **E20** hamnar individriska både

utomhus och inomhus på en nivå där skyddsåtgärder skall bedömas ur kostnads-nytta synpunkt. På större avstånd hamnar individrisken både utomhus och inomhus på en nivå som anses som låg och där behov av ytterligare skyddsåtgärder ej anses föreligga. När rekommenderade skyddsåtgärder med avseende på E20 beaktas minskar individrisken inomhus något, men hamnar fortsatt på samma nivåer jämfört med DNV:s kriterier.

Jämfört med DNV:s kriterier hamnar individrisken 0-50 meter från **Väg 181** både utomhus och inomhus på en nivå där skyddsåtgärder skall bedömas ur kostnads-nytta synpunkt. På större avstånd hamnar individrisken både utomhus och inomhus på en nivå som anses som låg och där behov av ytterligare skyddsåtgärder ej anses föreligga. När rekommenderade skyddsåtgärder med avseende på Väg 181 beaktas minskar individrisken inomhus och hamnar på en nivå som anses som låg och där behov av ytterligare skyddsåtgärder ej anses föreligga enligt DNV:s kriterier.

Den samlade individrisken i skärningspunkterna mellan **E20** och **Väg 181**, se figur 5 i kapitel 3, leder inte till någon signifikant förändring av beräknad individrisk för respektive led.

6.3.2 Samhällsrisk

E20

Jämfört med DNV:s kriterier hamnar samhällsriskerna över DNV:s undre kriterie men under DNV:s övre kriterie, dvs inom ALARP-området där rimliga säkerhetshöjande åtgärder ska värderas ur kostnads-nytta synpunkt.

När kvantifierad skyddsåtgärd för tillkommande verksamhetsbebyggelse i form av ventilation placerad högt och vänd bort från E20 studeras minskar samhällsriskerna något men hamnar fortsatt inom ALARP-området.

Väg 181

Jämfört med DNV:s kriterier hamnar samhällsriskerna över DNV:s övre kriterie, dvs där risknivån anses vara oacceptabel och åtgärder ska vidtas för att sänka risknivån.

När kvantifierade skyddsåtgärder för tillkommande verksamhetsbebyggelse i form av ventilation placerad högt och vänd bort från Väg 181 och brandklassad fasad inom 50 meter från Väg 181 studeras minskar samhällsriskerna och hamnar strax över DNV:s undre kriterie, dvs inom den lägre delen av ALARP-området där rimliga säkerhetshöjande åtgärder ska värderas ur kostnads-nytta synpunkt. För scenarion med 1 omkommen hamnar samhällsriskerna något högre inom ALARP.

Samlad samhällsrisk

Jämfört med DNV:s kriterier hamnar den samlade samhällsriskerna precis under DNV:s övre kriterie, dvs mycket nära den nivå där risknivån anses vara oacceptabel och åtgärder ska vidtas för att sänka risknivån.

När kvantifierade skyddsåtgärder för tillkommande verksamhetsbebyggelse i form av ventilation placerad högt och vänd bort från E20 och Väg 181 samt brandklassad fasad inom 50 meter från Väg 181 studeras minskar samhällsriskerna och hamnar över DNV:s undre kriterie men under DNV:s övre kriterie, dvs inom ALARP-området där rimliga säkerhetshöjande åtgärder ska värderas ur kostnads-nytta synpunkt.

6.4 Genomgång av möjliga säkerhetshöjande åtgärder avseende kostnad-nytta

COWIs genomgång av möjliga säkerhetshöjande åtgärder utgår framförallt ifrån den skrift som Räddningsverket (idag MSB) gavs ut år 2006, *Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner – Vägledningsrapport 2006*. I detta kapitel presenteras en genomgång av de åtgärder som COWI övervägt i samband med denna riskutredning.

Identifieringen av säkerhetshöjande åtgärder i Räddningsverkets (2006) skrift har utgått från identifierade skadehändelser. Skadehändelserna som identifierats är de konsekvenser som fordonsolyckor, översvämning, explosioner, ras, väderfenomen, spridning i luft/mark/vatten, fall (till lägre plan) och bränder orsakar. Skadehändelserna omfattar därför fler skadehändelser än de som kan uppstå till följd av en olycka med farligt gods. I tabell 15 presenteras den tabell som återfinns i Räddningsverkets (2006) skrift) över säkerhetshöjande åtgärder. Tabell 15 ska läsas så att man går in vid en viss riskkälla, t.ex. avåkning av vägfordon för att hitta de identifierade åtgärder som eventuellt kan vara lämpliga för att öka säkerheten. Följande åtgärder har i den här riskutredningen värderats ur kostnad-nytta synpunkt:

- 1 Dike
- 2 Vall
- 3 Mur/plank
- 4 Skyddsavstånd
- 5 Disposition av planområde
- 6 Disposition av byggnad
- 7 Placering av friskluftsintag
- 8 Förstärkning av stomme/fasad
- 9 Begränsning av fönsterarea (t.ex. max 15 %, även "inga fönster")
- 10 Ej öppningsbara fönster
- 11 Brandskyddad fasad

Respektive åtgärd som listats ovan beskrivs mer utförligt i bilaga D, *Möjliga säkerhetshöjande åtgärder*. Notera att beskrivningarna till stor del är direkt tagna ut Räddningsverkets skrift, *Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner – Vägledningsrapport 2006*. Notera även att de åtgärder som rekommenderas i den här riskutredningen presenteras i kapitel 8.1 samt att de åtgärder som kvantifierats vid beräkning av individ- och samhällsrisk presenteras i bilaga A, avsnitt A.6.

Tabell 15. Kategorisering av skadehändelser och riskreducerande åtgärder. (Räddningsverket, 2006)

Kategori (skadehändelse)	Delkategori (skydd mot)	A-1	A-1	A-2	A-3	A-4	A-5	A-6	A-7	B-1	B-2	B-3	B-4	B-5	B-6	B-7	B-8	C-1	C-2	C-3	C-4	C-5	C-6	C-7	C-8	D-1	D-2	D-3	
Ras	Jord					X	X	X	X	X									X										
	Berg						X	X		X			X						X						X				
Skred	Skred					X	X	X	X	X									X										
Erosion	Stranderosion					X													X										
Fall (till lägre plan)	Stup									X					X	X													
	Kajkant									X					X	X													
	Damm, vattendrag		X							X					X	X													
	Föremål (nedfallande)									X																		X	
Översvämning	Långsam stigning			X						X			X	X	X				X			X	X						
	Flodvåg/störtflod/dammbrott									X			X	X					X			X	X						
	Kraftig nederbörd	X	-	X	X								X	X	X				X			X	X						
Väderfenomen	Vindpåverkan										X		X	X	X														
Bränder	Pölbrand (flyter ut/iväg)	X	-	X	X					X	X		X	X	X				X										X
	-Strålning			X						X	X				X														X
	-Konvektion									X	X		X		X				X	X									X
	-Ledning									X			X	X	X				X	X				X					X
Explosioner	Tryckvåg			X						X	X		X	X	X				X					X		X			
	Splitter			X						X	X		X	X	X				X					X	X	X	X		
	Konstruktionsdelar/föremål									X	X		X	X	X				X				X		X	X			
Spridning i luft	Giftiga gaser									X	X	X	X	X	X				X		X						X	X	
	Brännbara gaser									X	X	X	X	X	X				X		X						X	X	
	Brandgaser (rök)									X	X	X	X	X	X				X		X						X	X	
	Damm, aerosoler									X	X	X	X	X	X				X		X						X	X	
Spridning i mark/vatten	Kemikalieutsläpp, släckvatten	-	X	X	X					X			X	X	X														
Fordonsolyckor	Påsegling, fartyg									X																			
	Urspårning, tåg									X			X	X	X				X	X						X			
	Avåkning, vägfordon									X			X	X	X				X	X						X			
	Kollision, flygplan									X															X				
Bygglovpåbjuden eller möjlighet till utökad lovplikt, se resp. åtg.								(X)			(X)		(X)	(X)	X				(X)	(X)	X	X	(X)	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)
Regleras eller kan regleras av annan lagstiftning		X	X	X	X	X	X			X	X		X	X	X	X	X					X	X	X	X				

Förklaringar till tabell 1

- X Betyder att åtgärden har identifierats som möjlig säkerhetsförhöjande åtgärd.
- (X) Betyder att detta gäller under vissa förutsättningar, se vidare i beskrivningen för åtgärden
- Betyder att åtgärden kan innebära förstärkta negativa konsekvenser eller ökad risk

6.5 Osäkerhets- och känslighetsdiskussion

Risikanalys innefattar ett betydande mått av osäkerhet på grund av bland annat litet statistiskt underlag över olyckor, i viss mån antaganden om persontäthet samt variabel konsekvens på grund av till exempel olika vädersituationer vid olyckstillfället.

Resultatet av analysen bygger på ett antal ansatser beträffande trafikunderlag för farligt gods, olycksscenario, olycksfrekvenser, mm. Utgångspunkten i gjorda antaganden och bedömningar har varit att dessa så långt som möjligt skall "spegla den verkliga situationen" eller, i vissa fall, vara medvetet konservativa. Med begreppet "konservativa" avses här att bedömningarna leder till att risknivån överskattas. Målet är att erhålla en balanserad samlad bedömning.

Exempel på områden som kan påverka resultatet är:

- > Farligt gods (mängd, ämnen)
- > Omgivning (verksamheter, markanvändning och befolkningsmängd)
- > Olycksstatistik
- > Konsekvenser (brand, explosion, giftig gas, väderlek, topografi)
- > Metod för beräkning av risk
- > Riskreducerande faktorer (införda skyddsåtgärder)

Genom att genomföra olika simuleringar och variera valda parametrar och situationer kan man få en bild om vad som mest påverkar resultatet och hur robusta slutsatserna är.

Den samlade bedömningen är att de redovisade resultaten avseende samhälls- och individrisk är konservativa framförallt till följd av den uppräkningsmetod med 1,85%/år som gjorts, men även givet de konservativa antaganden som gjort avseende personintensitet och bebyggelsens placering i förhållande till studerade leder. Det bedöms att beräkningarna kan användas som en grund för bedömning av risknivån och som stöd för arbetet med lämpliga skydd och krav på området med avseende på farligt gods.

För en djupare diskussion angående osäkerheter, se Bilaga C.

7 Faror vid bensinstation

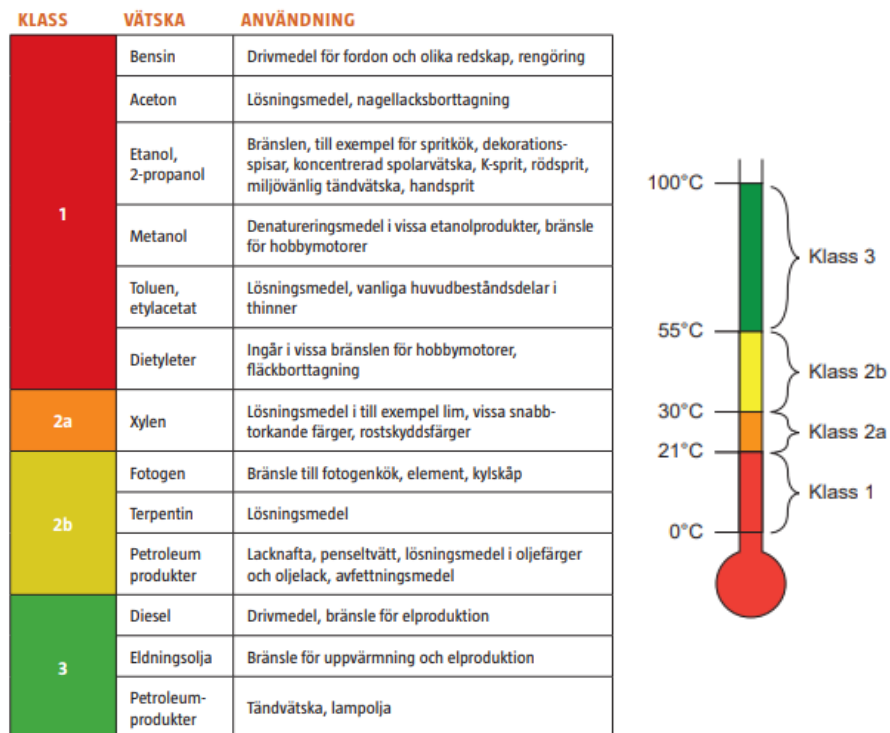
I detta kapitel presenteras risker kopplat till den befintliga bensinstationen intill studerat område.

7.1 Hanterade ämnen vid bensinstationer

Vid bensinstationer hanteras vanligtvis stora mängder brandfarlig vätska inom ADR-klass 3 (bensin, diesel, etanol m.m.) för drivmedelsförsäljning. Utöver detta förvaras vanligtvis även brandfarlig vätska i lösa behållare, t.ex. spolarvätska, samt brandfarlig gas i lösa behållare, t.ex. gasol, vid bensinstationer.

Brandfarliga vätskor är vätskor som har en flampunkt som inte överstiger 100°C. Flampunkten är den temperatur som en vätska minst måste uppnå innan den kan antändas. Är temperaturen lägre innebär detta att vätskan inte avger tillräckligt med ångor. Brandfarliga vätskor delas in i klasser utifrån sin flampunkt enligt följande, se figur 18 nedan (MSB, 2019):

- > Klass 1 Flampunkt < 21°C T.ex. bensin, etanol, toluen
- > Klass 2a 21°C ≤ Flampunkt ≤ 30°C T.ex. xylen, rostskyddsfärger
- > Klass 2b 30°C < Flampunkt ≤ 55°C T.ex. fotogen, terpentin
- > Klass 3 55°C < Flampunkt ≤ 100°C T.ex. diesel, tändvätska



Figur 18. Klassificering och flampunkter för några brandfarliga vätskor (MSB, 2019).

7.2 Möjliga olyckor vid bensinstationer

En olycka som leder till utsläpp av brandfarlig vätska leder i många fall till en pölbrand (brinnande vätska på marken). Hur stor pölbranden blir beror på storleken på utsläppet och pölens utbredning. Beroende på utformning av området kring inträffad olycka kan vätskan antingen sprida sig eller så kan en utspridning begränsas av exempelvis ett dike. Baserat på erfarenheter från tidigare riskutredningar avseende bensinstationer bedöms den mest troliga platsen för en pölbrand vara vid påfyllningsanslutningen. För bensinstationer bedöms det relevant att studera en pölbrand (bensin) på 50 m² respektive 200 m².

7.3 Befintliga regler och riktlinjer

Följande regler och riktlinjer bedöms relevanta och tillämpbara för studerad bensinstation:

- > Myndigheten för samhällsskydd och beredskap 2015. *Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer*. Handbok, Mars 2015.
- > MSBFS 2020:1 – *Föreskrifter om hantering av brandfarlig gas och brandfarliga aerosoler*
- > SÄIFS 2000:2 – Sprängämnesinspektionens föreskrifter om hantering av brandfarliga vätskor

Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer

I MSBs handbok *Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer* (MSB, 2015) sammanfattas föreskrifter och bestämmelser som är tillämpliga på en bensinstation. Här ges råd beträffande en bensinstations utformning samt minimiavstånd till omgivande bebyggelse, se tabell 16 nedan.

Rekommenderade avstånd för bensinstationer enligt tabell 16, baseras på de risker som kan uppstå i samband med hantering av brandfarlig vara (effekter från brand och explosion). Avstånden i tabell 16 gäller ifall bensinstationen är utförd enligt de exempel som finns i handboken. Studerad bensinstation förutsätts uppfylla de krav som ställs för en bensinstation enligt handboken.

Tabell 16. Avstånd i meter mellan olika objekt vid hantering av vätska klass 1 på en bensinstation. Avstånden i tabellen kan minska om betryggande säkerhet kan uppnås på annat sätt (MSB, 2015).

Objekt/Riskkälla	Påfyllningsanslutning till cistern	Mätarskåp	Pejl-förskruvning	Cistern-avluftningens mynning
Plats där människor vanligen vistas (t.ex. bostad, kontor, gatukök, butik, servering, busshållplats), verksamheter och objekt med stor brandbelastning, verkstad eller annan lokal där gnistbildande verksamhet eller öppen eld förekommer.	25	18	6	12

MSBFS 2020:1

Det avstånd från en icke-publik verksamhet som hanterar brandfarlig gas i lösa behållare (ex. gasol) som anges i MSBFS 2020:1 redovisas i tabell 17. Notera att butiker är undantagna från publika verksamheter.

Tabell 17. Avstånd från icke-publik verksamhet som hanterar brandfarlig gas i lösa behållare till olika skyddsobjekt enligt MSBFS 2020:1.

De lösa behållarnas totala volym (liter)	Avstånd mellan lösa behållare och						
	- byggnad i allmänhet, - brännbart material eller - brandfarlig verksamhet			stor mängd brännbart material		utrymningsväg från svärutrymda lokaler	
	meter			meter		meter	
	EI 30*	EI 60*		EI 60*		EI 60*	
0 - ≤60	0**	0	0	0**	0	0**	0
>60 - ≤250	3***	0	0	12	0	25	0
>250 - ≤1200	3	3	0			25	0
>1200 - ≤4000	6	6	3	12	6	50	25
>4000 - ≤8000	12	12	6	25	12	100	50

* Brandteknisk avskiljning motsvarande

** Behållarna bör samlas på lämplig plats när de inte är inkopplade/anslötta, i syfte att kunna föras i säkerhet vid brand.

*** Inget avstånd behövs vid användning av lösa behållare på kärra eller liknande som står lätt åtkomliga i syfte att kunna föras i säkerhet vid brand.

Erfarenheter från tidigare riskbedömningar av bensinstationer har visat att mängden brandfarlig gas (vanligtvis gasol) som förvaras vid bensinstationer är relativt begränsad (150-200 kg). Baserat på detta bedöms mängden förvarad brandfarlig gas understiga 1200 liter (ca 600 kg) vilket föranleder ett rekommenderat avstånd till andra byggnader är 3 meter enligt MSBFS 2020:1

SÄIFS 2000:2

De riktvärden som anges i SÄIFS 2000:2 avseende avstånd mellan olika skyddsobjekt och brandfarlig vätska i lösa behållare redovisas i tabell 18.

Tabell 18. Rekommenderade avstånd mellan olika skyddsobjekt och brandfarlig vätska i cistern eller lös behållare (V är volym i m^3 , $1 m^3 = 1000$ liter).

Kringliggande skyddsobjekt	Klass 1 och 2a			Klass 2b och 3		
	$V \leq 3$	$3 < V \leq 100$	$V > 100$	$V \leq 12$	$12 < V \leq 100$	$V > 100$
Byggnader av obrännbart material, icke brandfarlig verksamhet	9 m	12 m	25 m	6 m	9 m	12 m
Material med stor brandbelastning	12 m	25 m	50 m	9 m	12 m	25 m
Byggnad av brännbart material, brandfarlig verksamhet, A-byggnad	25 m	50 m	50 m	9 m	12 m	25 m
Svårutrymda lokaler, sjukhus, skolor m.m., annan verksamhet med farliga ämnen	25 m	50 m	100 m	12 m	25 m	50 m

Erfarenheter från tidigare riskbedömningar av bensinstationer har visat att mängden brandfarlig vätska i lösa behållare (vanligtvis spolärvätska) som förvaras vid bensinstationer är relativt begränsad. Baserat på detta bedöms mängden brandfarlig vätska i lösa behållare understiga $3 m^3$ (3000 liter) vilket föranleder ett rekommenderat avstånd till andra byggnader är 9 meter enligt SÄIFS 2000:2.

7.4 Riskvärdering för bensinstation

I Bilaga B.4 redovisas strålningsberäkningar för pölbränder (bensin) på $50 m^2$ respektive $200 m^2$ vilka bedöms vara dimensionerande scenarion om t.ex. ett slangbrott skulle uppstå i samband med lossning av brandfarlig vätska vid påfyllningsanslutningen. Den mest sannolika placeringen av en pölbrand bedöms vara vid lossningsplats för fordon. Dessa strålningsberäkningar visar att man erhåller tolerabla strålningsnivåer på ett avstånd om 25 meter från pölbrandens centrum för en $50 m^2$ pölbrand och 40 meter pölbrandens centrum för en $200 m^2$ pölbrand.

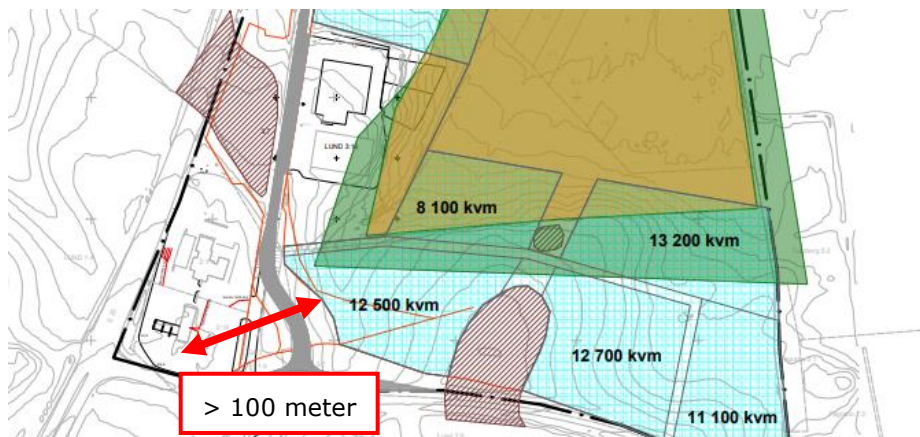
I tabell 19 nedan har skyddsavstånden från ovanstående regler, riktlinjer och strålningsberäkningar sammanställts i en anpassad tabell. Av tabell 19 framgår att det är resultaten från strålningsberäkningarna som leder till de dimensionerande skyddsavstånden.

Tabell 19. Sammanställning av skyddsavstånd med avseende på bensinstation.

Riktlinje	Byggnad i allmänhet/obrännbart material (meter)	Byggnad med stor brandbelastning/svårutrymda lokaler (meter)
Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer	25*	
MSBFS 2020:1	3	25
SÄIFS 2000:2	9	25
Strålningsberäkning 50m ²	25	
Strålningsberäkning 200m ²	40	

* Avståndet har valts för påfyllningsanslutning till cistern, vilket är den anläggningsdel som genererar det största skyddsavståndet.

Avståndet mellan lossningsplatsen och närmaste tomt överstiger 100 meter, se figur 19, varför inga signifikanta risker med avseende på närliggande bensinstation anses föreligga.



Figur 19. Avstånd mellan lossningsplats vid befintlig bensinstation och närmaste tomt.

8 Diskussion, rekommendationer och skyddsåtgärder

Syftet med riskutredningen är att undersöka om olycksriskerna avseende transport av farligt gods och befintlig bensinstation är acceptabla för planerat verksamhetsområde vid Lund 2:18 m.fl. Utredningen avser såväl individ- samt samhällsrisk. Skyddsåtgärder, för att minska risknivån, föreslås om så anses nödvändigt.

Enligt flera riktlinjer i Sverige anges att området inom 30 meter från farligt godsleder skall utgöras av ett bebyggelsefritt område. Syftet med ett bebyggelsefritt område (0-30 meter) är att:

- > Förhindra att ett avåkande fordon kommer i konflikt med byggnader. Detta för att undvika förvärrad situation genom skada på farligt godsbehållare och/eller byggnad.
- > Möjliggöra räddningsinsatser.
- > Begränsa antalet personer som påverkas av en eventuell olycka.
- > Avståndet utgör dessutom en reduktion av buller och möjliggör för eventuella kompletteringar av riskreducerande åtgärder vid förändrad risksituation.

Avståndet utgör dessutom en reduktion av buller och möjliggör för eventuella kompletteringar av riskreducerande åtgärder vid förändrad risksituation.

I den riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods (2006) som Länsstyrelserna i Skåne, Stockholm och Västra Götalands län gemensamt har tagit fram framgår hur olika verksamheter bör placeras i relation till farligt godsled. Skalan anger inga avstånd utan endast en principiell zon-indelning, se figur 1. Enligt dessa riktlinjer ska den typ av verksamhet verksamhetsbebyggelse utgör placeras i zon B. Som närmast kan tomterna hamna ca 50 meter från E20 vilket bedöms uppfylla dessa riktlinjer. Som närmast kan tomterna hamna ca 5 meter från Väg 181, för att uppfylla riktlinjerna bör verksamhetsbebyggelsen placeras på större avstånd från Väg 181 bakom t.ex. ytparkering och väganslutningar som kan placeras inom zon A.

För de avstånd som råder mellan **E20** och studerad bebyggelse (över 50 meter) hamnar individrisken på nivåer anses som låga och där behov av ytterligare skyddsåtgärder ej anses föreligga enligt DNV:s kriterier. Kvantifierade skyddsåtgärder har en begränsad påverkan på individrisken inomhus. För det minsta avstånd som råder mellan **Väg 181** och studerad bebyggelse (30 meter) hamnar individrisken inom ALARP där skyddsåtgärder skall bedömas ur kostnads-nytta synpunkt enligt DNV:s kriterier. När kvantifierade skyddsåtgärder beaktas hamnar individrisken inomhus på nivåer anses som låga och där behov av ytterligare skyddsåtgärder ej anses föreligga enligt DNV:s kriterier. Den samlade individrisken i skärningspunkterna mellan **E20** och **Väg**

181, se figur 5 i kapitel 3, leder inte till någon signifikant förändring av beräknad individrisk för respektive led.

Jämfört med DNV:s kriterier hamnar samhällsriskerna med avseende på **E20** över DNV:s undre kriterie men under DNV:s övre kriterie, dvs inom ALARP-området där rimliga säkerhetshöjande åtgärder ska värderas ur kostnads-nytta synpunkt. Kvantifierade skyddsåtgärder har en begränsad påverkan på samhällsriskerna.

Jämfört med DNV:s kriterier hamnar samhällsriskerna med avseende på **Väg 181** över DNV:s övre kriterie, dvs där risknivån anses vara oacceptabel och åtgärder ska vidtas för att sänka risknivån. När kvantifierade skyddsåtgärder för tillkommande verksamhetsbebyggelse i form av ventilation placerad högt och vänd bort från Väg 181 och brandklassad fasad inom 50 meter från Väg 181 studeras minskar samhällsriskerna och hamnar strax över DNV:s undre kriterie, dvs inom den lägre delen av ALARP-området där rimliga säkerhetshöjande åtgärder ska värderas ur kostnads-nytta synpunkt. För scenarion med 1 omkommen hamnar samhällsriskerna något högre inom ALARP.

Jämfört med DNV:s kriterier hamnar den samlade samhällsriskerna med avseende på **E20** och **Väg 181** precis under DNV:s övre kriterie, dvs mycket nära den nivå där risknivån anses vara oacceptabel och åtgärder ska vidtas för att sänka risknivån. När kvantifierade skyddsåtgärder för tillkommande verksamhetsbebyggelse i form av ventilation placerad högt och vänd bort från E20 och Väg 181 samt brandklassad fasad inom 50 meter från Väg 181 studeras minskar samhällsriskerna och hamnar över DNV:s undre kriterie men under DNV:s övre kriterie, dvs inom ALARP-området där rimliga säkerhetshöjande åtgärder ska värderas ur kostnads-nytta synpunkt.

Sammantaget bedöms gjorda antaganden avseende framförallt inventering av farligt gods, uppskattad personintensitet, omfattning och lokalisering av studerad bebyggelse vara konservativa varför resultaten kan anses vara robusta.

Avståndet mellan befintlig bensinstation och närmaste tomt överstiger studerade skyddsavstånd med avseende på närhet till bensinstation varför inga signifikanta risker, och därmed även inga behov av skyddsåtgärder, anses föreligga.

Baserat på inventeringen och resultaten från beräkningar av individ- och samhällsrisk bedöms föreslagen exploatering med avseende på omfattning och geografisk placering i närheten av E20, Väg 181 och befintlig bensinstation möjlig förutsatt att föreslagna skyddsåtgärder/skyddsavstånd beaktas för planerad verksamhetsbebyggelse.

8.1 Rekommendationer och skyddsåtgärder

De skyddsåtgärder som föreslås syftar till att:

- > Reducera/motverka möjliga olyckslaster i form av strålningseffekter.
- > Begränsa antalet människor som kan bli utsatta för en viss olyckseffekt.
- > Säkerställa möjligheter till insats i händelse av olycka.

Följande skyddsåtgärder föreslås med avseende på närhet till **E20**:

- > Området 0-30 meter från E20 ska utgöra ett bebyggelsefritt område. Område skall ej utformas på ett sätt som uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Bebyggelsefritt område kan t.ex. användas till ytparkering. Enligt planen medges ingen bebyggelse närmare än 50 meter från E20.
- > Barriär/skydd mellan studerat område och E20 ska finnas som motverkar att vätska kan rinna in på området. Förslag på barriär kan vara: vall, dike eller plank/vägg som är tät i nedkant. För att uppnå detta syfte bedöms det tillräckligt med några decimeters höjdskillnad (SKL, 2012). Befintligt avstånd mellan E20 och studerat område bedöms uppfylla denna funktion.
- > Inom 50 meter från E20 skall utrymning bort från E20 vara möjlig. Notera att ingen bebyggelse i planeras inom 50 meter från E20.
- > För tillkommande verksamhetsbebyggelse inom 100 meter från E20 ska luftintag placeras högt och på motsatt sida av E20. Friskluftsintag placeras minst 8 meter ovan leden. Om byggnaden är lägre än 8 meter skall friskluftsintaget placeras på byggnadens tak och vänd bort från leden.

Följande skyddsåtgärder föreslås med avseende på närhet till **Väg 181**:

- > Området 0-30 meter från Väg 181 ska utgöra ett bebyggelsefritt område. Området skall ej utformas på ett sätt som uppmuntrar till stadigvarande vistelse för att minska antalet personer som vistas utomhus inom detta område. Bebyggelsefritt område kan t.ex. användas till ytparkering.
- > Barriär/skydd mellan studerat område och Väg 181 ska finnas som motverkar att vätska kan rinna in på området. Förslag på barriär kan vara: vall, dike eller plank/vägg som är tät i nedkant. För att uppnå detta syfte bedöms det tillräckligt med några decimeters höjdskillnad (SKL, 2012). Detta skydd kan också utgöras av avstånd eller naturlig geometri.
- > Inom 50 meter från Väg 181 skall utrymning bort från Väg 181 vara möjlig.
- > För tillkommande verksamhetsbebyggelse inom 100 meter från Väg 181 ska luftintag placeras högt och på motsatt sida av Väg 181. Friskluftsintag placeras minst 8 meter ovan leden. Om byggnaden är lägre än 8 meter skall friskluftsintaget placeras på byggnadens tak och vänd bort från leden.
- > Inom 50 meter från Väg 181 ska alla fasader, inklusive tak, utformas med obrännbart material eller annat material som förhindrar vidare brandspridning in i byggnaden under 30 minuter.

Inga ytterligare skyddsåtgärder anses nödvändiga utifrån de förutsättningar som beaktats i avsnitt 3.

9 Referenser

Clancey V.J. (1972), Diagnostic Features of Explosion Damage, 6th int. Meeting of Forensic Sciences, Edinburgh, 1972

DNV (2010), *PHAST v6.6, 2010 DNV Software, Oslo*

FOA (1995), *Risker i Västernorrlands län, metodstudie med exempel för samhällsplaneringen FOA-R-00153-4.5*

FOA (1997), *Vådautsläpp av brandfarliga och giftiga gaser och vätskor -metoder för bedömning av risker FOA rapport 97-00490-990-SE*

GÖP (1999), *Översiktsplan för Göteborg Fördjupad för sektorn TRANSPORTER AV FARLIGT GODS.*

Länsstyrelsen Hallands län (2014), *Risikanalys av farligt gods i Hallands län*

Länsstyrelserna (2006), *Riskhantering i detaljplaneprocessen - Riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods. Länsstyrelserna: Skåne län, Stockholms län, Västra Götalands län, 2006*

MSB (2019), *Brandfarliga vätskor i hem- och fritidsmiljö. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. Hämtad 2019-06-17 från <https://rib.msb.se/Filer/pdf/25569.pdf>*

MSB (2015), *Handbok: Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap. ISBN: 978-91-7383-545-9. Utkommen: Mars 2015*

MSBFS 2020:1. *Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om hantering av brandfarlig gas och brandfarliga aerosoler. Utkom från trycket 2020-03-20.*

RIB (2012), *Bfk beräkningsmodell för kemikalieexponering RIB (Integrerat beslutsstöd för skydd mot olyckor)*

Räddningsverket (2006), *Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner – Vägledningsrapport 2006*

SIKA (2008), *Inrikes och utrikes trafik med svenska lastbilar, år 2007, SIKA 2008:13*

SKL (2012), *Transporter av farligt gods. Handbok för kommunernas planering*

SRV (1997), *Värdering av risk, s.21-182/97, MSB (tidigare Räddningsverket)*

SRV (1996), *Riskbedömning vid transport av farligt gods. B20-194/96, Räddningsverket 1996*

SÄIFS 2000:2. *Sprängämnesinspektionens föreskrifter (SÄIFS 2000:2) om hantering av brandfarliga vätskor*. Utkom från trycket 2000-07-03

TNO (2005), *Guideline for Quantitative Risk Assessment, part one Establishments and part two Transport*. Purple book.

Trafikanalys (2010), *Lastbilstrafik 2009, statistik 2010:3*, www.trafa.se

Trafikanalys (2019), *Lastbilstrafik 2019*, Hämtad från:
<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/lastbilstrafik/2019/lastbilstrafik-2019.pdf>

Trafikverket (2017), *PM Farligt Gods – E20 förbi Vårgårda*, TRV 2015/80597, 2017-08-21

Trafikverket (2018), *Prognos för godstransporter 2040 – Trafikverkets basprognoser 2018*, 2018-11-15

VTI (1994), *Konsekvensanalys av olika olycksscenarier av farligt gods på väg och järnväg*. VTI rapport Nr 387:4

WUZ (2011), *Strategi för bebyggelseplanering intill rekommenderade färdvägar för transport av farligt gods*. Helsingborg stad

Yellow book (1997). van den Bosch, C.J.H and Weterings, R.A.P.M (1997) *Methods for the calculations of physical effects*, Yellow Book CPR 14E part 1 and 2, 3rd edition, Committee for the Prevention of Disasters, the Netherlands

Bilaga A - Beräkning av sannolikhet för olycka

I denna bilaga redovisas underlag för olyckor och olyckseffekter avseende farlig gods.

Frekvens för vägolycka med farligt gods

I detta kapitel redovisas underlag och frekvenser för trafikolyckor inom väg som kan orsaka en farligt godsolycka. Resultatet redovisas i form av frekvenser av trafikolyckor per lastbil kilometer och år.

Olycksfrekvens som används för grundberäkningar kommer ifrån en bedömning av material som inrapporterats till MSB. Det finns olika uppgifter om antalet inrapporterade olyckor till MSB och sammanställningar visar på allt från 13 olyckor per år till upp mot 80 inrapporterade händelser per år där farligt godsskyltade fordon varit inblandade. Vid en jämförelse mellan olika metoder och källor har bedömningen gjorts att 40 olyckor per år är ett lämpligt värde att använda för beräkningar med nationella värden (Länsstyrelsen i Hallands län, 2011a). Ansatt värde används även i *Risikanalys av farligt gods i Hallands län* (2014) som är granskad av såväl Räddningstjänsten och Länsstyrelsen i Hallands län samt publicerad av Länsstyrelsen i Hallands län.

För att beräkna olycksfrekvens utifrån nationell statistik används följande värden:

- > Antal olyckor med farligt gods per år: 40
- > Antal körsträcka tunga fordon: $2,5 \cdot 10^9$ fordon km per år (SIKA, 2008)
- > Antagandet att andelen farligt gods utgör 4 % av de tunga transportererna baserat på uppgifter från trafikanalys om transportarbete (se beräkning i bilaga C).
- > Total körsträcka med farligt godsfordon blir då: $0,04 \cdot 2,5 \cdot 10^9 = 1 \cdot 10^8$ km/år

Detta ger en olycksfrekvens på $4 \cdot 10^{-7}$ olyckor/farligt gods lastbils-km.

Skalning av olycksfrekvenser

För riskberäkning används resonemang och värden enligt det som beskrivs i detta kapitel. Frekvensen justeras genom att multiplicera med 0,2. Detta görs för att ett skadeutfall bedöms påverka en begränsad sträcka. Undantag är för punktering av tank för giftig gas som multipliceras med 0,4 då området som kan påverkas av den händelsen är större.

Frekvens för olycksscenarioer

Nedan redovisas möjliga händelseförlopp efter att en vägolycka/järnvägsolycka med farligt gods inträffat. Sannolikheter och frekvenser för olika scenarier redovisas.

Vissa olyckshändelser som beskrivs, t.ex. explosioner kan antas påverka omgivningen likformigt oavsett riktning, medan andra händelser, t.ex. påverkan av giftig gas framförallt sker i vindriktningen och då påverkar en begränsad sektor av omgivningen. Vid beräkning av individrisk ska därför sannolikheten för exponering reduceras. I följande fall tillämpas en reduktion av olycksfrekvensen:

- > Jetbrand: Reducering med en faktor 1/6 eftersom en begränsad sektor påverkas.
- > Gasmolnsbrand och giftigt gasmoln: Bedöms främst påverka omgivning i vindriktningen, en reduktion med en faktor 1/3 tillämpas vilket bedöms vara rimligt för det aktuella området.

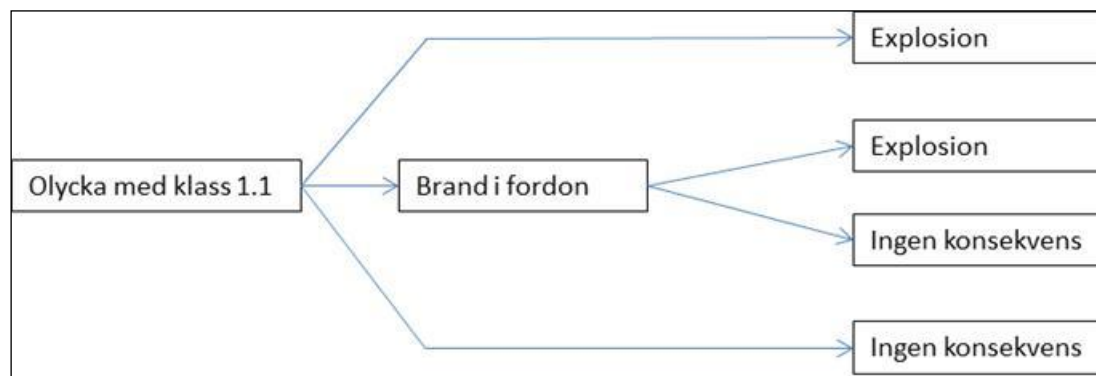
Vid beräkning av samhällsrisik reduceras konsekvensområdet i motsvarande omfattning.

A.1 Olycka med massexplösivt ämne

Inom klass 1 (explosiva ämnen) är det främst klass 1.1 (massexplosiva ämnen) som kan orsaka skada för personer i samband med en olycka.

Vid transport av massexplosiva ämnen finns risk för explosion som kan orsakas av spontan reaktion, yttre brand eller rörelseenergin som utvecklas vid stötar. På det sätt som massexplosiva ämnen och material förpackas minimeras emellertid risken för att explosion eller brand ska inträffa.

Figur A.1 illustrerar händelseförloppet vid olycka med massexplosiva ämnen.



Figur A.1. Händelseförlopp vid olycka med massexplosiva ämnen

Vägoolycka

Vid en olycka bedöms att 1 % av fallen leder till explosion av lasten.

Utöver risken för olycka med transport av farligt gods finns risken för brand i fordonet som är skattat till $1 \cdot 10^{-7}$ enligt Sv. försäkringsförbundets statistikavdelning. Det antas att 1 % av brand i fordon resulterar i en explosion.

I GÖP antas 50 % av bränder i fordon resultera i explosion vilket dock bedöms som mycket konservativt varför detta värde har justerats. Med antaganden enligt ovan hamnar sannolikheten för en olycka på en nivå som motsvarar utländska uppgifter (statistik från Storbritannien om frekvensen för detonation) (WUZ, 2011) och uppgifter från branschen. Dessa antaganden bedöms vara rimliga.

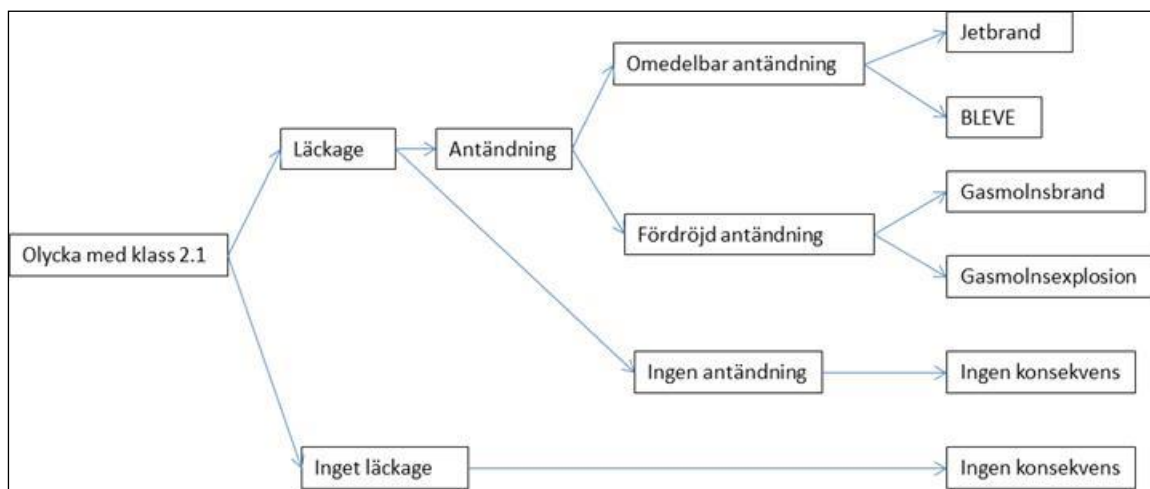
Sannolikheten för explosion kan därmed beskrivas enligt följande:

$$4 \cdot 10^{-7} \cdot N_{\text{klass 1.1}} \cdot 0,01 + 1 \cdot 10^{-7} \cdot N_{\text{klass 1.1}} \cdot 0,01$$

$$\text{Olycka} \cdot \text{Antal klass 1.1} \cdot \text{explosion} + \text{Brand i fordon} \cdot \text{antal klass 1.1} \cdot \text{explosion}$$

A.2 Olycka med brandfarlig gas (propan)

Möjliga händelseförlopp vid en olycka med brandfarlig gas redovisas i figur A.2.



Figur A.2. Möjliga händelseförlopp vid olycka med brandfarlig gas

Ett läckage av brandfarlig gas kan resultera i följande scenario:

- > Ingen antändning.
- > Omedelbar antändning som ger upphov till jetbrand.
- > Om jetbranden tillåts värma upp tanken under längre tid, eller om tanken havererar/försvagas på grund av skador kan en BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) inträffa.
- > Vid en fördröjd antändning kan ett gasmoln bildas som vid antändning ger upphov till en gasmolnsbrand.
- > En antändning av ett gasmoln kan ge upphov till en gasmolnsexplosion.

Fördelning av dessa scenarier varierar ganska kraftigt mellan olika källor. I WUZ (2011) relateras till ett antal källor och följande sannolikheter används:

- > Ingen antändning: 30 %
- > Jetbrand: 19 %
- > BLEVE: 1 %
- > UVCE (Unconfined Vapour Cloud Explosion eller gasmolnsexplosion): 50 %

Dessa värden bedöms rimliga med tillägget att kategorin UVCE bör delas upp i två scenarier, enligt figur A.2. Ett scenario med gasmolnsbrand utan övertryck och ett med övertryck. En fördelning av 80/20 mellan dessa scenarion tillämpas baserat på TNO (2005).

Enbart ett startscenario med 50 mm hål (motsvarande armaturbrott) beaktas. Risk för tankhaveri beaktas genom att inledande hål antas kunna utvecklas till BLEVE. COWI bedömer att valt scenario är ett representativt scenario. Risk för fullständigt haveri hanteras genom att en andel av scenarierna antas kunna utvecklas till BLEVE. Metoden har använts i ett flertal tidigare analyser i Göteborg och andra kommuner utan att ha ifrågasatts.

Vägoolycka

Sannolikhet att en olycka med klass 2.1 ska resultera i ett läckage bedöms utifrån SRV (1996). Index för farligt godsolycka, d.v.s. att en olycka resulterar i ett utsläpp anges här till mellan ca 0,2 till 0,4 vid hastigheter mellan 70 till 110 km/h. Detta gäller samtliga typer av tankar. Enligt SRV (1996) gäller följande:

"För transporter skyltade med farligt gods och där det farliga ämnet transporters under tryck i tank har sannolikheten för farligt godsolycka antagits vara 30 ggr lägre, på grund av de krav som gäller för dessa tankar när det gäller tjocklek m.m., jämfört med vanliga bensintankar. Detta antagande bygger på erfarenhet från utländska studier."

För trycksatta tankar reduceras därför värdet med en faktor 30. Med ett genomsnittligt index av 0,3 och en reduktion med en faktor 30 erhålls en sannolikhet för läckage av 0.01, d.v.s. en olycka av 100 resulterar i läckage. Följande frekvenser erhålls för möjliga scenarier:

Jetbrand

$$4 \cdot 10^{-7} \cdot 0.3 \cdot (1/30) \cdot N_{\text{klass 2.1}} \cdot 0,19$$

Olycka* Läckage*justering för trycksatt tank* antal transporter med brandfarlig gas *andel jetbrand

Gasmolnsbrand

$$4 \cdot 10^{-7} \cdot 0.3 \cdot (1/30) \cdot N_{\text{klass 2.1}} \cdot 0,4$$

Olycka* Läckage*justering för trycksatt tank* antal transporter med brandfarlig gas *andel gasmolnsbrand

Gasmolnsexplosion

$$4 \cdot 10^{-7} \cdot 0.3 \cdot (1/30) \cdot N_{\text{klass 2.1}} \cdot 0,1$$

Olycka* Läckage*justering för trycksatt tank* antal transporter med brandfarlig gas *andel gasmolnsexplosion.

BLEVE

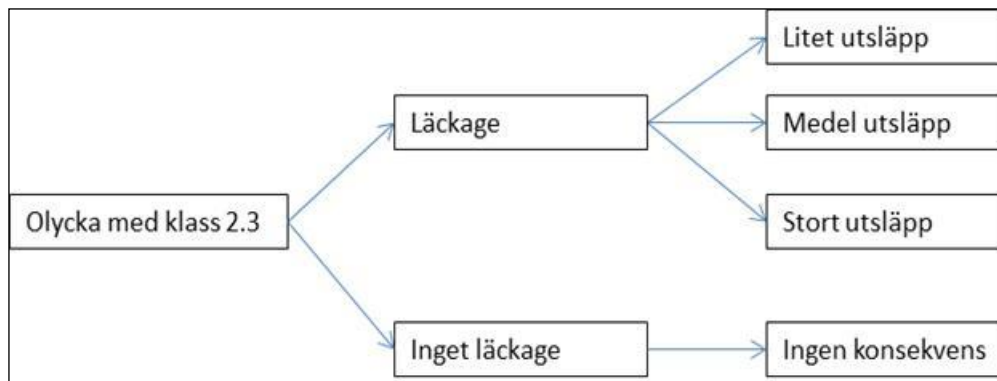
Då utfallet av en BLEVE ofta sker med en fördröjning görs här antagandet att i 50 % av fallen kommer området hinnas utrymmas innan en BLEVE inträffar.

$$4 \cdot 10^{-7} \cdot 0.3 \cdot (1/30) \cdot N_{\text{klass 2.1}} \cdot 0,01$$

Olycka* Läckage*justering för trycksatt tank* antal transporter med brandfarlig gas *andel BLEVE.

A.3 Olycka med giftig gas

Figur A.3 illustrerar möjliga händelseförlopp vid olycka med giftig gas



Figur A.3. Händelseförlopp vid olycka med giftig gas.

Storleken på ett läckage kan variera, följande indelning görs för läckage:

- > Litet utsläpp (packningsläckage)
- > Medelstort utsläpp (rörbrott)
- > Stort utsläpp (stort hål på tank/punktering av tank)

I denna analys antas att medelstort och stort utsläpp kan leda till scenarion där människor omkommer varför de finns med i beräkningar. Fördelningen mellan medelstort och stort utsläpp är satt till 50/50 vilket resulterar i liknande storleksordning som finns angivet i TNO för liknande händelser. I denna analys bortser vi från packningsläckage.

Vägolycka

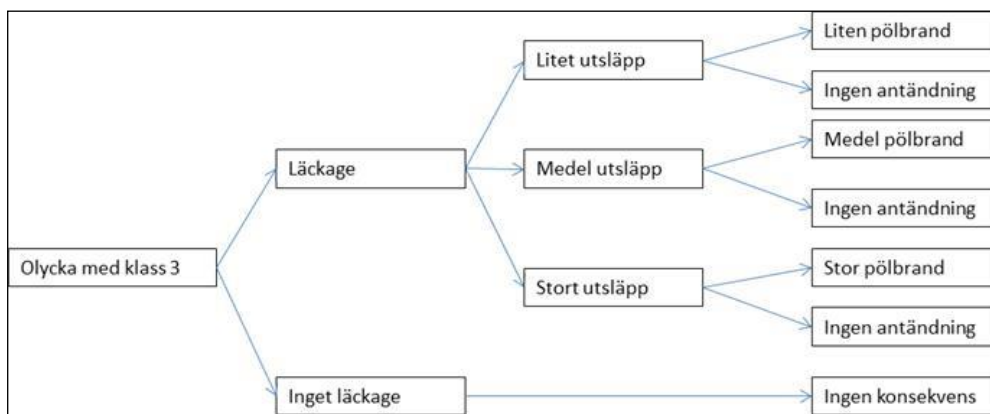
Sannolikheten för utsläpp av giftig gas (för medel/stort) beskrivs enligt följande:

$$4 \cdot 10^{-7} \cdot 0.3 \cdot (1/30) \cdot N_{\text{klass 2.3}} \cdot 0,5$$

Olycka* Läckage*justering för trycksatt tank* antal transporter med giftig gas*andel scenario (medel/stort)

A.4 Olycka med brandfarlig vätska bensen

Händelseförloppet för en olycka med brandfarlig vara illustreras av figur A.4.



Figur A.4. Händelseutveckling efter utsläpp av brandfarlig vätska.

Ett utsläpp som inte antänds har främst en påverkan på miljön, skadliga konsekvenser för människor uppstår om vätskan antänds och bildar en pölbrand (brinnande vätska på marken). Hur stor pölbranden blir beror på storleken på utsläppet och pölens utbredning.

Följande pölbrandsscenario kan sättas upp:

- > Medel utsläpp
- > Stort utsläpp
- > Liten pölbrand bedöms inte ha någon betydande omgivningspåverkan.

Antagandet görs att enbart brandfarlig vara klass 1 t.ex. bensen kan medföra personskada och utgöra risk för området. Enligt petroleuminstitutet är andelen bensen ca 40 % av totala petroleumprodukterna varför mängden klass 1 produkter antas utgöra 40 % av den totala mängden transporterad brandfarlig vara.

Vägoolycka

Sannolikheten för att ett läckage inträffar antas vara 0,3 för den aktuella vägsträckan (SRV, 1996). Fördelningen mellan de tre läckagescenarierna antas vara 1/3 för respektive scenario och sannolikheten för antändning antas vara 0,1 oberoende av läckagestorlek, detta antagande baseras på (TNO, 2005).

Sannolikheten för en olycka på väg (medel/stort utsläpp) kan beskrivas enligt följande:

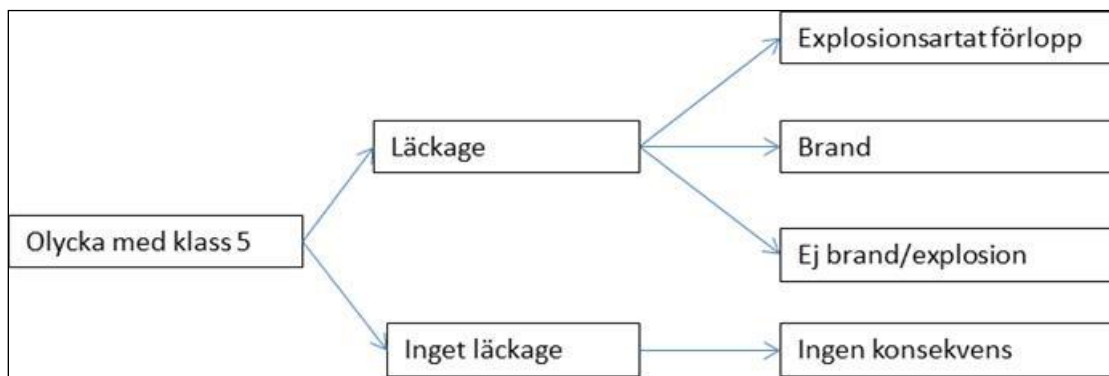
$$4 \cdot 10^{-7} \cdot 0.3 \cdot N_{\text{klass 3}} \cdot 0.1 \cdot 0.33$$

Olycka * Läckage * antal transporter * Antändning * scenario (medel/stort utsläpp)

A.5 Olycka med oxiderande ämne

Oxiderande ämne kan tillsammans med organiska ämnen bli explosivt. Figur A.5 illustrerar händelseförloppet vid olycka med oxiderande ämnen. Utöver

explosion kan även en brand inträffa men konsekvensen för ett sådant händelseförlopp bedöms vara relativt begränsad och ingår inte i de beräkningar som genomförs.



Figur A.5. Händelseförlopp vid olycka med oxiderande ämnen.

Vägolycka

För farligt godsolycka krävs att både det oxiderande ämnet och brännbart material är inblandat. Att ett emballage, för oxiderande ämne, går sönder och att innehållet kommer ut på marken har antagits ske i 10 % av fallen vid en olycka. Sannolikheten för en sidokrasch med farligt godsfordon, som leder till bränsleläckage från fordonets bensintank, är 15 % och sannolikheten att antändning sker antas vara 10 %. Med ovan antaganden och beräkningsgång som följer den som återfinns i Göteborgs översiktsplan kan sannolikheten för olycka med oxiderande ämnen på väg beskrivas enligt följande:

$$4 \cdot 10^{-7} \cdot N_{\text{klass5.1}} \cdot 0,1 \cdot 0,15 \cdot 0,1$$

$$\text{Olycka} \cdot N_{\text{klass5.1}} \cdot \text{emballage sönder} \cdot \text{sidokrasch} \cdot \text{antändning}$$

A.6 Riskreducerande faktorer

Nedan redovisas de riskreducerande faktorer som använts vid beräkning av samhällsriskerna med studerade skyddsåtgärder. Här redovisas de händelser för vilka skyddsåtgärderna har en konsekvensreducerad effekt. Se även tabell B.2 i bilaga B.

- > Skyddsåtgärd: **Ventilationsintag ska placeras högt upp och på motsatt sida farligt godsled.** Med ventilationsåtgärder för den första radens bebyggelse bedöms andelen omkomna inomhus i denna zon kunna korrigeras från grundberäkningens 10% till 1% för olyckor med giftig gas.
- > Skyddsåtgärd: **Alla fasader inklusive tak (fram till 50 meter ifrån farligt godsled) skall utformas/är utformade med brandklassad fasad.** Skyddsåtgärder beräknas medföra att personer inomhus inte omkommer vid brand förutsatt att de utrymmer byggnaden.

Notera att vid beräkningar där flera skyddsåtgärder bedöms reducera sannolikheten för en och samma händelse tas endast hänsyn till den skyddsåtgärd med högst riskreducerande faktor (för respektive händelse). Syftet med detta är att inte överskatta den totala riskreducerande förmågan och således även underskatta risknivån.

A.7 Resultat av beräkningar

Notera att sannolikheten för att en händelse ska inträffa är den samma oavsett om hänsyn tas/inte tas till studerade skyddsåtgärder. Detta beror på att studerade skyddsåtgärder är av konsekvensreducerande karaktär.

Tabell A.1. Beräknad sannolikhet för resp. händelse med farligt gods på E20.

Händelse	Sannolikhet (per år)
Olycka med klass 1.1 – Massexlosion (liten)	1,72E-08
Olycka med klass 1.1 – Massexlosion (stor)	4,30E-09
Olycka med klass 2.1 – Jetbrand	5,88E-07
Olycka med klass 2.1 – Gasbrand	1,24E-06
Olycka med klass 2.1 – Gasmolnsexlosion	3,09E-07
Olycka med klass 2.1 – BLEVE	1,55E-08
Olycka med klass 2.3 – Utsläpp av giftig gas (rörbrott)	6,60E-08
Olycka med klass 2.3 – Utsläpp av giftig gas (punktering)	6,60E-08
Olycka med klass 3.1 – Brandfarlig vätska (medel utsläpp)	1,20E-04
Olycka med klass 3.1 – Brandfarlig vätska (stort utsläpp)	1,20E-04
Olycka med klass 5 – Explosion	1,55E-07

Tabell A.2. Beräknad sannolikhet för resp. händelse med farligt gods på **Väg 181**.

Händelse	Sannolikhet (per år)
Olycka med klass 1.1 – Masseexplosion (liten)	2,45E-09
Olycka med klass 1.1 – Masseexplosion (stor)	6,11E-10
Olycka med klass 2.1 – Jetbrand	8,36E-08
Olycka med klass 2.1 – Gasbrand	1,76E-07
Olycka med klass 2.1 – Gasmolnsexplosion	4,40E-08
Olycka med klass 2.1 – BLEVE	2,20E-09
Olycka med klass 2.3 – Utsläpp av giftig gas (rörbrott)	9,60E-09
Olycka med klass 2.3 – Utsläpp av giftig gas (punktering)	9,60E-09
Olycka med klass 3.1 – Brandfarlig vätska (medel utsläpp)	1,70E-05
Olycka med klass 3.1 – Brandfarlig vätska (stort utsläpp)	1,70E-05
Olycka med klass 5 – Explosion	2,20E-08

Bilaga B - Bedömning av konsekvenser

I detta kapitel redovisas först en övergripande tabell över möjliga konsekvenser i händelse av en olycka med farligt gods och därefter sammanställs en tabell med resultat från konsekvensberäkningar/simuleringar. Under respektive delkapitel beskrivs bakgrund för bedömning av konsekvenser/olyckseffekter för respektive ämnesklass. Vid val av scenarion att studera har scenarion valts utifrån principen att de ska vara rimliga att studera, detta innebär att de inte nödvändigtvis är "worst case"-scenarion. Det bör noteras att en modell som baseras på "worst case"-scenarion skulle kunna resultera i en lägre risknivå då sannolikheten för "worst case"-scenarion ofta är mycket låg även om konsekvensen är värre och risken är en funktion av både konsekvens och sannolikhet.

I tabell B.1 nedan redovisas respektive farligt godsklass och möjliga konsekvenser i händelse av olycka. Konsekvenser har här beskrivits ur 3:e persons synpunkt.

Tabell B.1 Relevanta typer av farligt gods och möjliga olyckskonsekvenser.

ADR-/RID-Klass	Möjliga konsekvenser i händelse av olycka	Kommentarer
1 Explosiva ämnen	Övertryck som kan skada/rasera byggnader, ge upphov till splitter och skada på människor	Massexplosiva ämnen kan ge effekter på flera tiotals- upp till något hundratal meter beroende på tillgänglig mängd.
2 Brännbar gas	Jetflamma – värmestrålning Brännbart gasmoln – gasmolnsbrand Gasmolnsexplosion BLEVE	Direkta effekter oftast begränsade till närområdet ¹ . Små effekter utanför gasmolnet, mkt allvarliga konsekvenser för personer som omfattas av molnet. Oftast begränsade övertryck vid fritt gasmoln. Personskador kan uppkomma genom splitter och raserade byggnader. Värmestrålning kan ge effekter inom några

¹ "Närområde" är inte ett entydigt definierat begrepp men avser i detta sammanhang några tiotal meter (t.ex. i samband med pölbrand) eller direkt exponering (t.ex. i samband med utsläpp av frätande ämnen).

ADR-/RID-Klass	Möjliga konsekvenser i händelse av olycka	Kommentarer
		hundratals meter, "missiler" kan ge effekter på längre avstånd.
2 Giftig gas	Gasmoln – toxiska effekter	Kan ge effekter över mycket stora områden beroende på ämne, tillgänglig mängd, utflöde, atmosfäriska förhållanden och topografi.
3 Brandfarliga vätskor	Pölbrand – värmestrålning	Risk för brännskador oftast begränsade till närområdet. Allvarligare konsekvenser kan uppstå beroende på lutning, risk för brandspridning, mm
4 Brandfarliga fasta ämnen, mm	Brand – värmestrålning	Risk för brännskador oftast begränsade till närområdet.
5 Oxiderande ämnen, organiska peroxider	Brand – värmestrålning Explosion i händelse av blandning med andra brännbara ämnen	Risk för brännskador, oftast begränsade till närområdet. I händelse av explosion kan effekter jämförbara med klass 1 uppstå.
6 Giftiga ämnen, mm	Toxiska effekter	Risker begränsade till närområdet
7 Radioaktiva ämnen	Strålskada	Ger normalt ej upphov till akuta effekter, däremot kan kroniska effekter uppstå.
8 Frätande ämnen	Frätskada	Risker begränsade till närområdet
9 Övrigt	-	Risker begränsade till närområdet

Området kring led med farligt gods har delats in i intervall för att beskriva konsekvensen av en olycka på olika avstånd från en olycksplats. Konsekvensbedömningen baseras på Göteborgs översiktsplan (1999), VTI rapport 387:4 (1994), konsekvensberäkningar genomförda i Effekt Plus och PHAST (DNV, 2010) samt simuleringar i programmet Bfk (RIB, 2012).

Resultat från konsekvensberäkningar/simuleringar är sammanställt i tabell B.2 och visar hur stor andel av de personer som befinner sig utomhus respektive inomhus som bedöms omkomma till följd av en viss händelse. Respektive scenario har valts att studeras med utgångspunkt i att det ska vara ett rimligt, representativt scenario som tillsammans med övriga scenarion ger en robust analys. COWI är medveten om att de olycksscenario som studerats inte är "worst case"-scenarion vilket enligt COWIs bedömning vore extremt konservativt att utgå från. Notera även att värden i tabell B.2 bygger på värden som presenteras i övriga tabeller och figurer i Bilaga B men att de inte alltid är direkt överensstämmande. Anledningen till detta är främst att det gjorts en kvalitativ bedömning av det totala antalet omkomna inom respektive avståndintervall från olyckspunkten i förhållande till respektive dimensionerande scenario. Värdena i tabell B.2 bedöms vara i linje med övriga uppgifter i bilaga B.

För varje avståndintervall ges två uppgifter på andel omkomna:

Andel omkomna utomhus. Baseras på oskyddade personer samt att topografin för olycksplats och omgivning är plan. Denna uppgift är mycket konservativ och anger en teoretiskt högsta andel omkomna.

Andel omkomna inomhus. Baseras på de personer som befinner sig inomhus och därmed delvis är skyddade. Denna siffra varierar beroende på byggnad och placering.

Antaganden avseende personintensitet inomhus och utomhus i den här riskbedömningen presenteras i bilaga E och bygger på det planförslag som presenteras i kapitel 3 tillsammans med de illustrationer som återfinns i bilaga F.

Tabell B.2. Andel omkomna av personer som befinner sig utomhus respektive inomhus inom olika avståndintervall från en eventuell olycka på väg. Värden i denna tabell är grundvärden från beräkningar vilket är de som används om inget annat anges.

Ämnesklass	Olycksscenario	0-25 m	26-50 m	51-100 m	101-150 m	151-200 m
Klass 1.1 Massexplсивt	Liten explosion (200 kg)	1/0,15	0/0,05	0/0,01	0/0	0/0
	Stor explosion (16 ton)	1/0,25	1/0,1	0,5/0,05	0/0	0/0
Klass 2.1 Kondenserad Brandfarlig gas	Jetbrand	1/1	0,2/0,1	0/0	0/0	0/0
	Gasbrand	1/1	0,75/0,4	0,5/0,3	0/0	0/0
	Gasmolns- explosion	1/1	0,5/0,5	0,1/0,1	0/0	0/0
	BLEVE	1/1	1/1	1/0,25	1/0	0,5/0
Klass 2.3 Kondenserad giftig gas	Rörbrott	1/0,95	0,9/0,5	0,5/0,1	0,01/0	0/0
	Punktering	1/1	1/1	1/0,5	0,6/0	0,2/0
Klass 3 Brandfarlig vätska	Liten pölbrand	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
	Medelstor pölbrand (50 m ²)	0,5/0,1	0/0	0/0	0/0	0/0
	Stor pölbrand (200 m ²)	0,8/0,8	0,2/0,1	0/0	0/0	0/0
Klass 5 Oxiderande ämne	Explosion	1/0,15	1/0,05	0/0,01	0/0	0/0

Andel omkomna är behäftat med osäkerhet på grund av att det inte med säkerhet går att förutsäga det exakta händelseförloppet, till exempel kan vädersituationen vara mer eller mindre gynnsam, förutsättningarna för om människor kan sätta sig i säkerhet kan variera och så vidare.

B.1 Konsekvenser för massexplсивt ämne (klass 1.1)

Inom klass 1 (explosiva ämnen) är det främst klass 1.1 (massexplсивa ämnen) som kan orsaka skada för personer i samband med en olycka.

Vid en eventuell olycka kan händelseförloppet utvecklas mycket snabbt och ge svåra konsekvenser. Hur stora konsekvenserna blir beror på mängden transporterat ämne samt avståndet till människor. Hur stora skadorna blir på byggnader beror till stor del på byggnadskonstruktion och material.

En explosion leder till höga tryck i närzonen, trycket minskar sedan med avståndet från explosionen. Människor tål tryck bättre än vad byggnader gör. Dödsfall som direkt följd av tryckvågen vid en fullastad vägtransport (16 ton) kan förväntas inträffa på avstånd upp till 75 meter ifrån olycksplatsen. För mindre transporter (50-1000 kg) kan dödsfall förväntas på upp till ca 25 meter ifrån olycksplatsen. Skador på lungor och trumhinnor (på grund av tryck) kan inträffa upp till 25 meter ifrån olycksplatsen för olycka motsvarande ca 200 kg.

Dödsfall och skador kan inträffa i och med att byggnader rasar, eller från splitter och flygande material. Även nyare betongbyggnader med väl sammanhållen stomme kan raseras på ett avstånd av ett par hundra meter från

explosionscentrum. Skador på människor inomhus är troliga, liksom dödsfall, både vid olyckor med små och stora transporter. Skador på grund av splitter och flygande material kan förekomma på ett område mellan några 10-tals meter upp till 1 km beroende på storleken på explosionen, var den inträffar och i vilken typ av område/bebyggelse som olyckan inträffar.

Nedan följer material i form av gränsvärden, beräkningar och antaganden som används vid bedömningar för antal skadade och omkomna.

Gränsen för dödliga skador går vid 180 kPa. I tabell B.3 sammanställs rimliga tryck för vad byggnader klarar av. Tabell B.4 redogör för olika trycks påverkan på människokroppen.

Tabell B.3. Maximala infallande tryck för material och byggnader

Material för byggnaden	Maximalt tryck
Träbyggnader och plåthallar	10 kPa
Tegel- och äldre betonghus	20 kPa
Nyare betonghus	40 kPa

Gränsvärde för att glasfönster spricker och i sin tur kan orsaka personskada går vid ca 0,03 bar (ca 3 kPa) och från samma källa (Clancey, 1972) anges 0,02 bar (ca 2 kPa) som ett gränsvärde för att material inte ska flyga iväg.

Tabell B.4. Skador på människan vid olika infallande tryck

Skadenivå på människan	Tryck
Dödlig skada	≥ 180 kPa
Lungskador	180-69 kPa
Trumhinneruptur (skador på trumhinnor)	69-21 kPa

Beräkningsmetodik

Tryckklaster har beräknats för händelsen att en explosion inträffar, antingen direkt eller efter en antändning i samband med en olycka.

Konsekvensberäkningar har utförts i beräkningsprogrammet Effects PLUS version 5.5 (Yellow Book, 1997). För att kunna utföra explosionsberäkningar i programmet har massan av TNT räknats om till ekvivalent massa brännbar metangas i ett tänkt gasmoln.

Metoden för omräkning mellan massa av brännbar gas och massa av TNT är välkänd och kallas TNT-ekvivalent metoden (TNT-Equivalency Method) (FOA, 1997).

Högsta explosionsstyrka 10 (detonation) har antagits och beräkningsmetoden följer The Multi Energy Method (FOA, 1997).

Lasterna från explosionen har beräknats som infallande tryck mot människor, byggnader och annan utrustning för olika avstånd från explosionscentrum. Nettovikten explosivt ämne varierar mellan 1-16 ton per transport samt 25-1000 kg per transport.

Resultaten från beräkningar beskriver tryck på olika avstånd ifrån en explosionskälla. Dessa tryck har översatts till andel omkomna.

Konsekvenser för massexplсивt ämne

Andelen omkomna beror på flera parametrar. Exempelvis spelar avståndet från explosionscentrum roll samt eventuella objekt mellan explosionen och individer. Första radens hus skyddar exempelvis bakomliggande hus eller personer som vistas utomhus. Denna analys baserar sig på andelen omkomna.

För varje avståndsintervall ges två uppgifter på andel omkomna:

- > Andel omkomna utomhus. Andelen omkomna utomhus baseras på oskyddade människor som omkommer av det dödliga trycket större eller lika med 180 kPa.

Vid lägre tryck än 180 kPa antas att personer som vistas utomhus kommer att överleva. Skador kan dock förekomma som ett resultat av exempelvis flygande material eller höga tryck. Vid exempelvis 69 kPa förväntas lungskador.

- > Andel omkomna inomhus. Baseras på de personer som befinner sig inomhus vid en explosion. Orsak till dödsfall beror på att byggnader rasar. Andelen omkomna beror på tryckets storlek samt avståndet från explosionen. Nedan sammanfattas vilka antaganden som gjorts för bedömning av omkomna inomhus.

För bedömningar angående omkomna inomhus används i viss mån värden som förekommer i Göteborgs översiktsplan. Vid tryck större än 180 kPa, (total destruktion av byggnader) antas att 30 % omkommer inomhus på avståndet 0-49 meter ifrån explosionskällan. På avståndet 50 meter antas 15 % omkomma inomhus (första radens hus). På avståndet större än 100 meter antas 5 % omkomma vid första radens hus om trycket är så högt att det resulterar i total destruktion av byggnaden.

För tryck mellan 180- 69 kPa antas 5 % omkomma inomhus. På tryck mellan 69-21 kPa antas 1 % omkomma.

Tabell B.5. Visar antagna andelar omkomna inomhus på olika avstånd vid olycka

Tryck/Avstånd	Andelen omkomna inomhus på olika avstånd		
	0-49 meter	50-99 meter	>100 meter
$P_s \geq 180$ kPa	0,3	0,15	0,05
180 kPa > $P_s \geq 69$ kPa	0,05	0,05	0,05
69 kPa > $P_s \geq 21$ kPa	0,01	0,01	0,01
21 kPa > $P_s \geq 9$ kPa	Ingen antas omkomma.		

Utifrån ovan beräkningar och antaganden har andelen omkomna inomhus och utomhus beroende på transportstorlekar sammanställs vilket redovisas i tabell B.6 och B.7.

Tabell B.6. Andel omkomna av personer som befinner sig utomhus respektive inomhus på olika avståndintervaller från en eventuell olycka med stora mängder transporterad vara

Stora Transporter	2 ton		6 ton		16 ton	
	Ute	Inne	Ute	Inne	Ute	Inne
0-25 m	1	0,3	1	0,3	1	0,3
25-50m	1	0,15	1	0,3	1	0,3
50-75 m	0	0,15	1	0,15	1	0,15
75-100 m	0	0,01	0	0,15	1	0,15
100-250 m	0	0,01	0	0,01	0	0,05

Tabell B.7. Andel omkomna av personer som befinner sig utomhus respektive inomhus på olika avståndintervaller från en eventuell olycka med små mängder transporterad vara.

Små Transporter	25 kg		200 kg		1000 kg	
	Ute	Inne	Ute	Inne	Ute	Inne
0-25 m	0	0,05	1	0,15	1	0,3
25-50m	0	0,01	0	0,05	1	0,15
50-75 m	0	0	0	0,01	0	0,05
75-100 m	0	0	0	0	0	0,01
100-250 m	0	0	0	0	0	0

Andel omkomna är behäftad med osäkerhet på grund av att det inte med säkerhet går att förutsäga det exakta händelseförloppet.

För jämförelse till beräkningar finns de tabeller som Göteborgs översiktsplan utgår ifrån. Tabell B.8 visar andel omkomna på olika avstånd vid olycka på väg med massexplodivt ämne för personer utomhus eller inomhus baseras på Göteborgs översiktsplan (1999).

Tabell B.8. Andel omkomna vid olycka med massexplodivt ämne på väg (15 ton).

Personers vistelseplats vid olycka	Andel omkomna 0-50 meter från väg	Andel omkomna 50-100 meter från väg
Utomhus	100 %	100 %
Första radens hus	15 %	5 %
Andra radens hus	5 %	-

B.2 Konsekvenser för utsläpp av brandfarlig gas vid olycka

I följande figurer redovisas andel oskyddade människor omkomna för utsläpp av brandfarlig kondenserad gas vid en olycka. Följande scenario med antändning av brandfarlig gas analyseras:

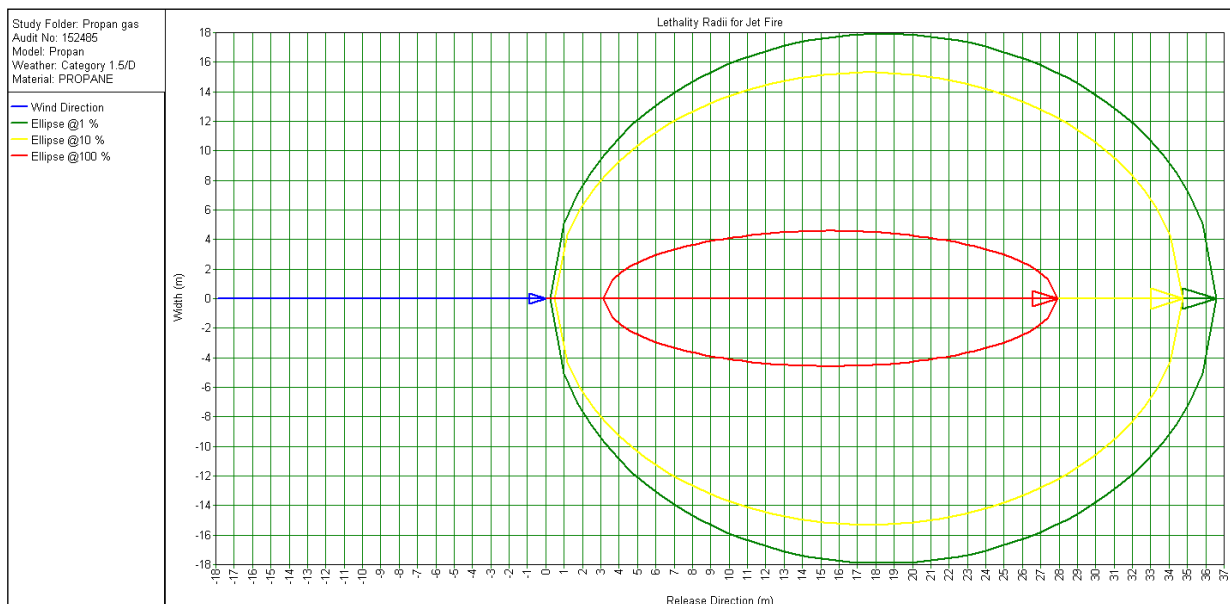
- > Omedelbar antändning som ger upphov till jetbrand.
- > Uppvärmning av tank eller tankhaveri som leder till BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion).
- > Fördröjd antändning som ger upphov till en gasmolnsbrand.
- > Fördröjd antändning som ger upphov till en gasmolnsexplosion.

Beräkningar är utförda i programvaran PHAST (DNV, 2010). Bedömningar av konsekvenser för strålningsnivåer och övertryck baseras huvudsakligen på TNO (2005). Olyckseffekter och konsekvenser av dessa scenarier beror på ett antal parametrar, varav de viktigaste är hålstorlek, om utsläpp sker i vätske- eller gasfas, vindstyrka, atmosfärisk stabilitet samt topografi och hinder. I avsnitten nedan redovisas exempel på olyckseffekter och konsekvenser som kan uppkomma.

Jetbrand

En jetbrand uppstår då gas strömmar ut genom ett hål i en tank och därefter antänds. Omfattningen och effekten av en jetbrand bestäms av om ämnet strömmar ut i gasfas eller vätskefas, om en fri jetstråle kan utvecklas samt av riktningen på denna. I flammans riktning och i närhet av utsläppet kommer strålningsnivåerna att vara mycket höga, över 40 kW/m². Personer som utsätts för denna strålningsnivå antas omkomma. Däremot avtar strålningsnivåerna snabbt både i sidled och i längsled.

Figur B.1 visar område för 100, respektive 10 och 1 % dödlighet vid en fri jetbrand och utsläpp i gasfas vid ett 50 mm rörbrott. Vid ett utsläpp i vätskefas kommer avstånden att vara betydligt längre, avståndet till 100 % dödlighet blir då ca 80 meter, istället för som här ca 30 meter. COWI bedömer att använd ansats ger en rimlig bedömning eftersom beräkningarna dels baseras på att samtliga personer inom angivet avstånd exponeras samt att det skydd som kommer att utgöras av byggnader inte tas hänsyn till.



Figur B.1. Område för 100, respektive 10 och 1 % dödlighet vid en fri jetbrand och utsläpp i gasfas vid ett 50 mm rörbrott. Beräkning PHAST.

Konsekvensen för personer utomhus är vid jetbrand förutom dödsfall även 1:a till 3:e gradens brännskador. För jetbrand förväntas inga omkomna på längre avstånd än 50 meter ifrån en olycka.

BLEVE

BLEVE är en speciell händelse som kan inträffa om en tank med kondenserad brandfarlig gas utsätts för yttre brand. Trycket i tanken stiger och på grund av den inneslutna mängdens expansion kan tanken rämna. Innehållet övergår i gasfas på grund av den höga temperaturen och det lägre trycket utanför och antänds. Vid en BLEVE bildas ett eldklot som ger upphov till värmestrålning och tryckeffekter. För att en sådan händelse ska kunna inträffa krävs att tanken hettas upp kraftigt. Tillgänglig energi för att klara detta kan finnas i form av en antänd läcka i en annan närstående tank.

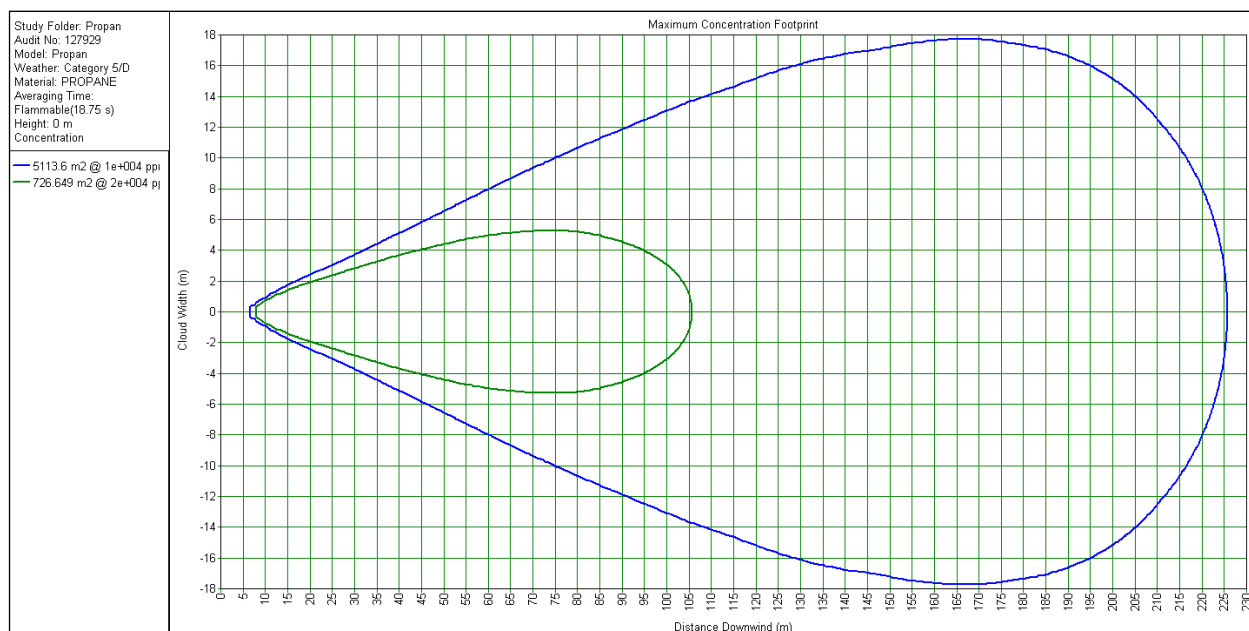
Storleken på eldklotet beror framförallt på tankens innehåll. En tank på 20 ton ger upphov till ett eldklot på 60-75 meters radie (TNO, 2005).

Personer som befinner sig inom eldklotet eller som utsätts för en strålningsnivå över 35 kW/m² antas omkomma, detta gäller även om man befinner sig inomhus (TNO, 2005). För personer som utsätts för lägre strålningsnivåer bestäms andel omkomna av exponeringstid och strålningsnivå. I tabell B.2 framgår andel omkomna inomhus och utomhus på olika avstånd i händelse av BLEVE.

Erfarenheter från inträffade BLEVE visar att det ofta tar lång tid för en BLEVE att utvecklas. Om så är fallet finns möjligheter att utrymma närområdet. Ansatsen görs här att detta lyckas i 50 % av fallen.

Gasmolnsbrand

En gasmolnsbrand uppkommer då ett gasmoln hunnit utvecklas innan antändning sker. Denna brand kan sedan övergå i en jetbrand. Storlek och utbredning av gasmolnet bestäms av hålstorlek, utsläpp i vätske- eller gasfas, vindstyrka, atmosfärisk stabilitet samt topografi och hinder. Spridning av molnet påverkas av vindriktningen, en korrigering av sannolikhet görs därmed med en faktor 1/3. I figur nedan redovisas ett utsläpp av propan, 50 mm hål, utsläpp i vätskefas vid 5 m/s. I tabell B.2 framgår andel omkomna inomhus och utomhus på olika avstånd i händelse av gasmolnsbrand. Vindstyrka och atmosfärisk stabilitet framgår av figur B.2 (5 m/s och stabilitetsklass: D). Avseende topografi och hinder bör det noteras att genomförda beräkningar inte baseras på detaljerad analys, t ex CFD modellering av aktuell topografi och aktuella byggnader. Detta är inte praxis i denna typ av analyser.



Figur B.2. Utsläpp av propan, 50 mm hål, utsläpp i vätskefas vid 5 m/s. Beräkning PHAST. Grön linje redovisar avstånd till undre brännbarhetsgräns (LEL = Lower Explosive Limit). Blå linje visar avstånd där gaskoncentrationen är hälften av detta (halva LEL).

Som framgår av figur är avstånd till LEL ca 100 meter. Vid ett utsläpp i gasfas är motsvarande avstånd ca 20 meter. Då ett gasmoln inte har en "rektangulär" utbredning där alla personer på ett visst avstånd exponeras på samma sätt har värdena i tabell B.2 justerats för att vara mer representativt för studerat scenario.

Vid en antändning kommer moln inom LEL gränsen att forma ett brinnande gasmoln. Område för gasmolnsbrand sätts här till samma som LEL (TNO, 2005). I vissa sammanhang används 1/2 LEL som gräns för brandmoln.

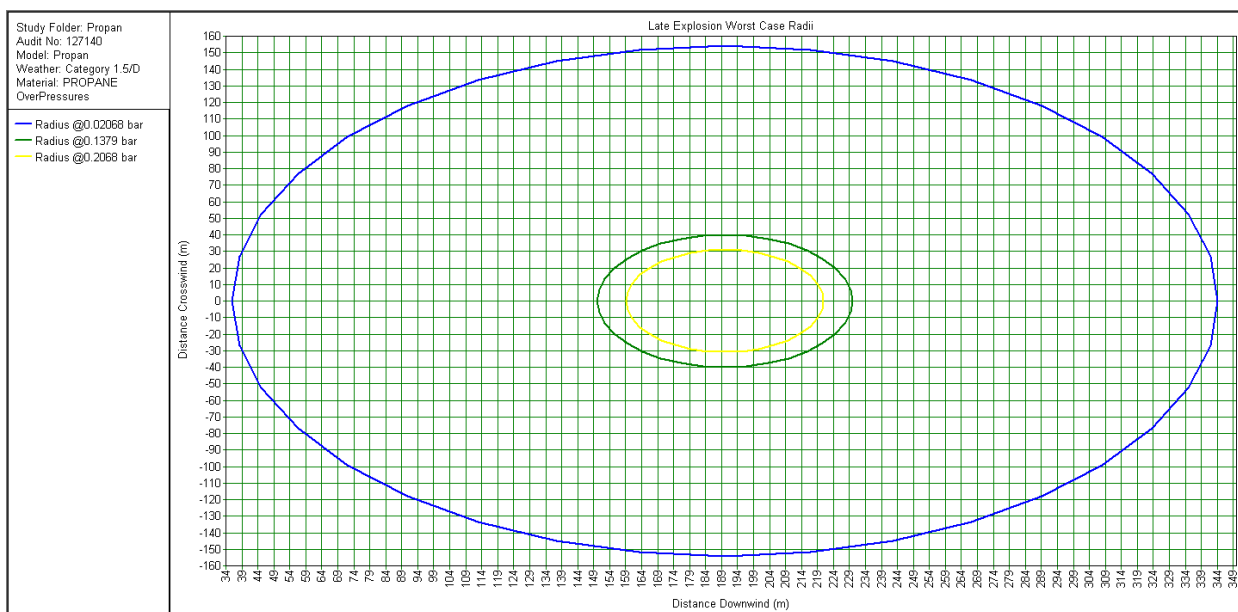
Personer som vistas inom brandmolnet antas omkomma, detta gäller även om personer som befinner sig i byggnader som helt omsluts av molnet. Personer som vistas utanför molnet kan antas överleva. Konsekvensen för personer utomhus är vid gasbrand förutom dödsfall även 1:a till 3:e gradens

brännskador. Omkomna på grund av gasbrand förväntas inte förekomma på längre avstånd än 100 meter ifrån olycka.

Gasmolnexplosion

Ett fritt gasmoln som antänds ger som regel upphov till en gasmolnsbrand utan signifikant övertryck (TNO, 2005), vilket behandlats ovan. En explosion kan dock inte helt uteslutas. Om gasmolnet inte antänds omedelbart kommer luft att blandas med den brandfarliga gasen. Vid antändning kan en gasmolnexplosion ske om gasmolnet består av en tillräckligt stor mängd gas/luft av en viss koncentration. En gasmolnexplosion kan beroende på vindstyrka och riktning inträffa en bit ifrån själva olycksplatsen.

Figur B.3 visar explosionsövertryck på olika avstånd från ett maximalt stort gasmoln, vid ett 50 mm hål och utsläpp i vätskefas. I tabell B2 framgår andel omkomna inomhus och utomhus på olika avstånd i händelse av gasmolnexplosion.



Figur B.3. Explosionsövertryck på olika avstånd från ett maximalt stort gasmoln, vid ett 50 mm hål och utsläpp i vätskefas.

Från figur ovan erhålls följande avstånd till trycknivåer från explosionscentrum (för jämförelse redovisas även utsläpp i gasfas).

Tabell B.9. Trycknivåer från explosionscentrum.

bar övertryck	Utsläpp i vätskefas	Utsläpp i gasfas
0,02	150 m	30 m
0,14	40 m	8 m
0,21	30 m	6 m

Var explosionscentrum är beläget beror på ett antal faktorer som spridningsförhållanden, vind och tidpunkt för antändning. Här antas att explosionscentrum ligger i närhet av transportleden.

B.3 Konsekvenser vid utsläpp av giftig gas

Exempel på kondenserad giftig gas är svaveldioxid, ammoniak och klor som alla är giftiga vid inandning och som redan vid låga koncentrationer kan ge svåra skador och i värsta fall leda till dödsfall. Gasen transporteras under tryck i vätskeform och vid utströmning till luft förångas vätskan fort och övergår i gasform. Generellt är gaserna tyngre än luft vid själva utsläppet varför spridning av gasen primärt sker längs marken.

Giftig kondenserad gas kan ha riskområde på hundra meter upp till många kilometer och gasen når ofta sin största utbredning efter bara några minuter. Utbredningen och hur hög koncentrationen blir beror på ett antal parametrar så som vindstyrka och riktning samt storleken på läckaget. Vid exempelvis högre vind blandas mer luft in i gasmolnet vilket resulterar i lägre koncentrationer.

Andelen omkomna beror på vilken toxisk gas som förekommer, utsläppets storlek, väderförhållande, inbyggda skydd etc. Risken för att omkomma är som störst närmast utsläppet. På längre avstånd minskar andelen omkomna men i samband med det ökar andelen svårt- och lindrigt skadade. Gasen sprider sig i vindens riktning vilket gör att skadeutfallet (antalet omkomna och skadade) beror på hur marken ser ut och hur många personer som befinner sig i området där gasmolnet drar fram.

Storleken på ett läckage kan variera och följande indelning kan illustrera tänkbara läckage scenarier.

- > Litet utsläpp (packningsläckage)
- > Medelstort utsläpp (rörbrott)
- > Stort utsläpp (stort hål på tank/punktering av tank)

I denna analys antas att medelstort och stort utsläpp kan leda till scenarion där människor omkommer varför de finns med i beräkningar.

För beräkning av konsekvenser i samband med utsläpp av giftig gas har beräkningsprogrammet Bfk använts (RIB, 2012). Beräkningarna resulterar i koncentration av den utsläppta gasen på olika avstånd, i höjdlängd samt andel omkomna och (svårt) skadade personer inomhus respektive utomhus. Som dimensionerande fall har gasen ammoniak använts. Ammoniak bedöms vara en rimlig gas att studera då den bedöms utgöra den vanligaste gasen av de som ger allvarliga konsekvenser. Användandet av klorfas ut i industrin och bedöms därför inte rimligt att beakta. Aktuell ansats har använts i ett flertal tidigare analyser.

Tabell B.10-12 sammanfattar den procentuella andelen omkomna och svårt skadade vid olika avstånd från utsläppspunkten. Det fall som redovisas baseras på följande väderparametrar: Medeltemperatur 8°C, vindhastighet 4 m/s. Notera att riskanalysen enbart baseras på antal omkomna även om antalet skadade presenteras i detta avsnitt. Praxis i farligt gods analyser är att studera antalet omkomna och aktuella kriterier baseras också enbart på antal omkomna.

Tabell B.10 visar på resultat från simuleringar med ammoniak vid rörbrott, vilket motsvarar medelstort utsläpp. Två olika simuleringar har genomförts, den första med luftintag på 1 meters höjd och 0,5 luftväxlingar/timma (representerar enskilda hus) och den andra med luftintag på 5 meters höjd och 3 luftväxlingar (representerar kontor/industri med centralt luftintag).

Tabell B.10. Andel omkomna och skadade vid medelstort utsläpp av giftig gas (ammoniak vid rörbrott) för olika avstånd från utsläppspunkten, inomhus. Resultatet i kolumn till vänster ska representera ett enskilt hus (i simuleringen antas 0,5 luftväxlingar och luftintag på 1 meters höjd). Kolumn till höger representerar t.ex. kontor (antar 3 luftväxlingar och luftintag på 5 meters höjd).

Avstånd (meter)	Andel omkomna/svårt skadade (%) inomhus	
	0,5 luftväxlingar NH ₃	3 luftväxlingar NH ₃
~11	100/0	0/25
~23	60/39	96/4
~36	5/64	76/24
~48	0/21	36/60
~75	0/0	2/55
~88	0/0	0/32

Tabell B.11 visar på resultat från simuleringar med ammoniak vid punktering av tank (stort utsläpp). Två olika simuleringar har genomförts. Den första med ett luftintag på 1 meters höjd och 0,5 luftväxlingar/timma (representerar enskilda hus). Den andra med luftintag på 5 meters höjd och 3 luftväxlingar (representerar kontor/industri med centralt luftintag).

Tabell B.11. Andel omkomna och skadade vid stort utsläpp av giftig gas (ammoniak vid punktering av tank) för olika avstånd från utsläppspunkten, inomhus. Resultatet i kolumn till vänster representerar ett enskild äldre hus (i simuleringen antas 0,5 luftväxlingar och luftintag på 1 meters höjd) och den högra kolumnen ska representera t.ex. kontor (antar 3 luftväxlingar och luftintag på 5 meters höjd).

Avstånd (meter)	Andel omkomna/svårt skadade inomhus (%)	
	0,5 luftväxlingar NH ₃	3 luftväxlingar NH ₃
~31	90/10	100/0
~73	12/72	84/16
~116	0/3	11/71
~158	0/0	0/26

I tabell B.12 redovisas andelen omkomna och svårt skadade utomhus vid medelstort och stort utsläpp. Förutom svårt skadade och omkomna kan även lindrigt skadade förekomma.

Tabell B.12. Andel omkomna och svårt skadade vid utsläpp av giftig gas (medelstort och stort utsläpp) för olika avstånd från utsläppspunkten, utomhus. Förutom omkomna och svårt skadade kan även lindrigt skadade förekomma.

Avstånd (meter)	Andel omkomna/svårt skadade utomhus (%)	
	Medelstort utsläpp	Stort utsläpp
~6	100/0	100/0
~36-40	100/0	100/0
~50	91/9	100/0
~70	62/8	100/0
~100	11/72	100/0
~130	1/26	100/0
~150	0/26	100/0

B.4 Konsekvenser vid olycka med brandfarlig vara (klass 3)

En tankbilsolycka som leder till utsläpp av brandfarlig vätska kan antändas och resultera i en pölbrand (brinnande vätska på marken). Beroende på utformning av området kring vägen kan vätskan antingen sprida sig närmre byggnader eller så kan en utspridning begränsas av exempelvis ett dike.

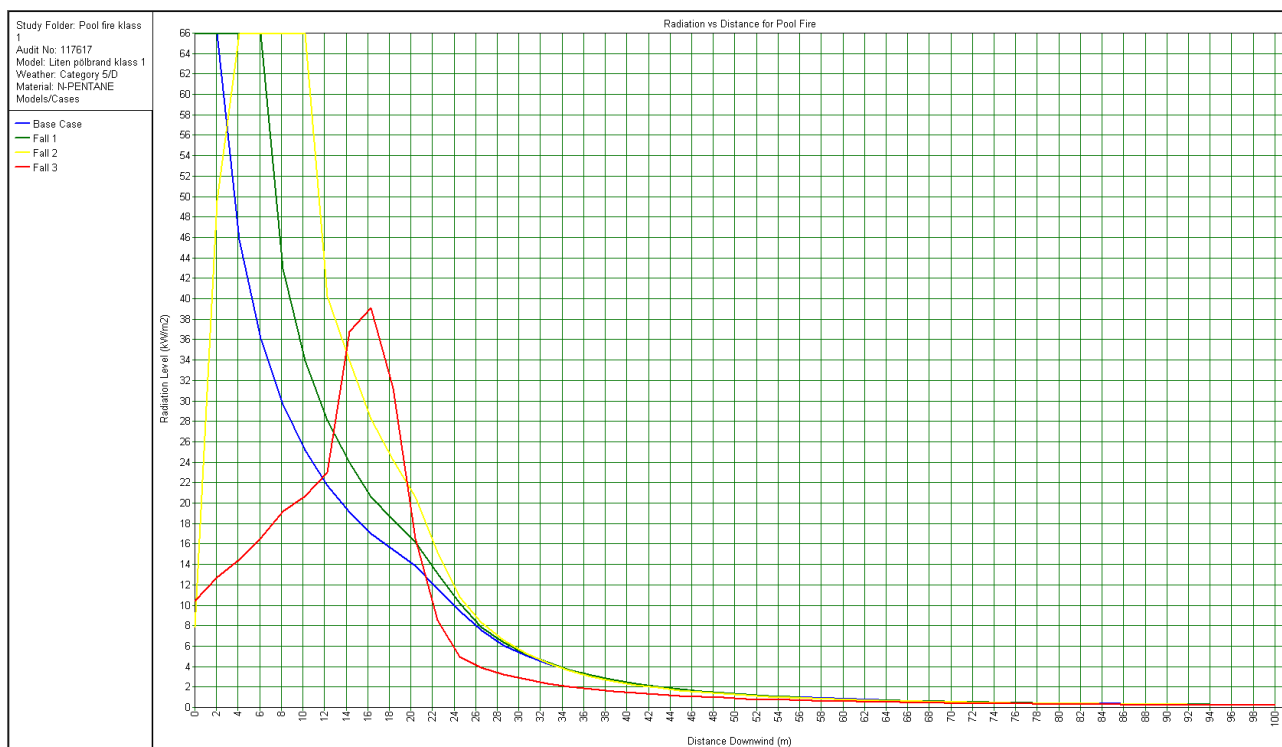
Det finns olika typer av brandfarlig vätska, vanligt förekommande är bensin och diesel. Bensin har en flampunkt under 21°C och kan antändas vid normala utomhusförhållanden medan brandfarlig vätska, av typen dieselolja, har högre

flampunkt och förväntas inte antändas vid lägre temperatur än 55°C. Omkring 40 % av transporterade klass 3 produkter utgör väskor med låg flampunkt.

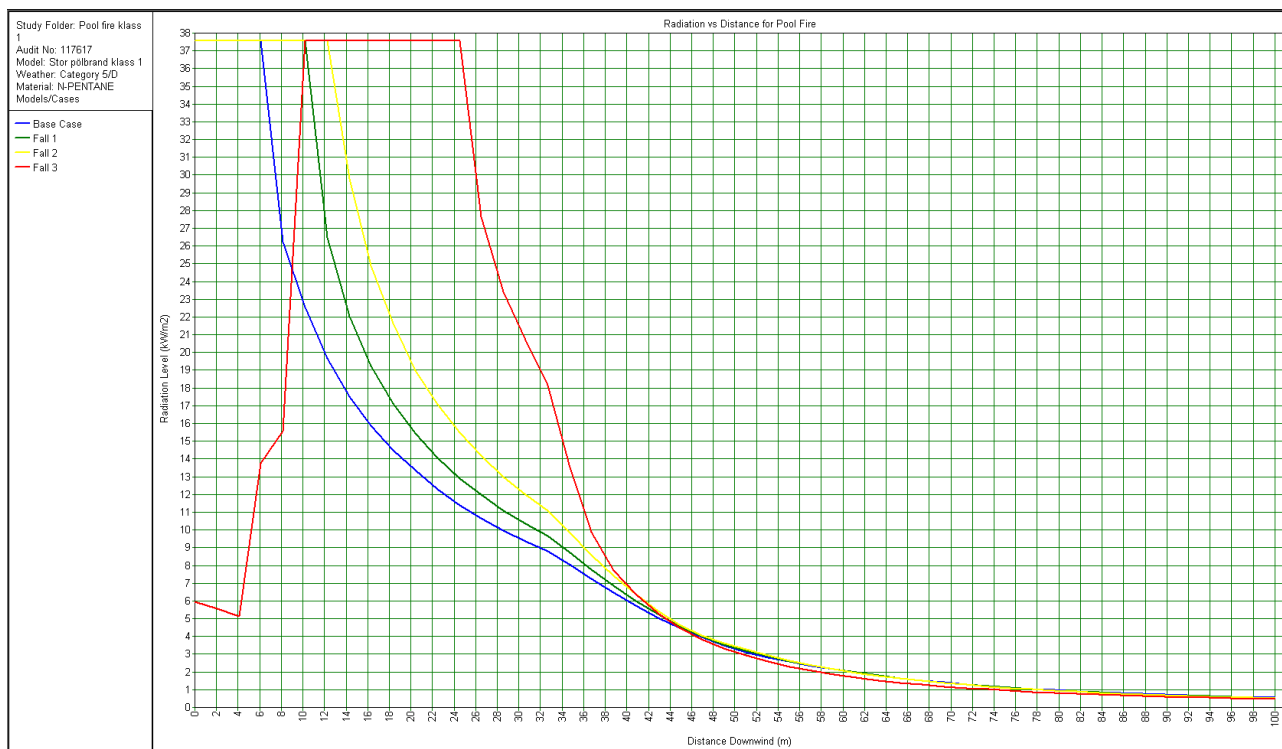
Ett utsläpp som inte antänds har främst en påverkan på miljön, skadliga konsekvenser för människor uppstår om vätskan antänds och bildar en pölbrand (brinnande vätska på marken). Hur stor pölbranden blir beror på storleken på utsläppet och pölens utbredning. Följande scenario har definierats:

- Litet utsläpp: Bedöms inte ha någon påverkan på omgivningen
- Medel utsläpp: Antas resultera i pölbrand på 50 m²
- Stort utsläpp: Antas resultera i pölbrand på 200 m²

Strålningsnivåer som funktion av avstånd redovisas för 50 respektive 200 m² pölbrand i figur B.4 och B.5. I tabell B.2 framgår andel omkomna inomhus och utomhus på olika avstånd i händelse av pölbrand.



Figur B.4. Strålningsnivå i kW/m² på olika höjd över mark som funktion av avstånd. Brandscenario; pölbrand 50 m², bensin, vind 5 m/s. De olika fallen beskriver strålningen på olika höjd över marken (Base Case= 0 m, Fall 1=2 m, Fall 2=5 m och Fall 3=15 m). Not: Avstånd (x-axel) räknas från centrum av pöl



Figur B.5. Strålningsnivå i kW/m² på olika höjd över mark som funktion av avstånd. Brandscenario; pölbrand 200 m², bensin, vind 5 m/s. De olika fallen beskriver strålningen på olika höjd över marken (Base Case= 0 m, Fall 1=2 m, Fall 2=5 m och Fall 3=15 m). Not: Avstånd (x-axel) räknas från centrum av pöl

Strålningsnivåer för aktuella avstånd från transportled redovisas i tabell B.13.

Tabell B.13. Strålningsnivåer (avrundade värden i kW/m²) på marknivå respektive 15 meters höjd för brandarea 50 respektive 200 m².

Brandarea (m ²)	Strålning 0-20 m (kW/m ²)	Strålning 20-50 m (kW/m ²)	Strålning >50 m (kW/m ²)
50	14-66	1-14	<1
	10-40	1-18	<1
200	>14	4-14	<4
	5-38	4-38	<4

Nedan följer en sammanställning av olika effekter/symptom vid olika strålningsnivåer:

Tabell B.14 Effekter/symptom vid olika strålningsnivåer.

Strålningsnivå	Effekt/symptom
6-7 kW/m ²	Smärta efter ca 8 sekunders exponering
10-11 kW/m ²	Smärta efter ca 3 sekunders exponering
13 kW/m ²	Outhärdlig smärta efter 2-3 sekunders exponering
16 kW/m ²	Blåsor och liknande brännskador uppstår efter ca 5 sekunders exponering
20 kW/m ²	Outhärdlig smärta efter ca 1 sekunders exponering

Dessa strålningsnivåer kan jämföras med den strålning som normalt solsken avger vilket ligger i storleksordningen 0,6-0,7 kW/m².

Långvarig strålning mot utrymmande personer får enligt Boverket inte överstiga nivåer om 2,5 kW/m². Kortvarig strålning får inte överstiga 10 kW/m².

Hur hög värmestrålning en person klarar av utan att erhålla skador beror bland annat på hur länge personen exponeras för strålningen. En person som blir varse en brand kommer troligtvis att försöka ta sig ifrån området och på så sätt kan graden av brännskada till viss del begränsas. Detta förutsätter dock att personen i fråga kan förflytta sig, blir varse branden samt reagerar tillräckligt fort för att kunna/hinna agera.

För byggnader finns följande gränsvärden beträffande strålning mot trä/brännbart material.

Tabell B.15. Gränsvärden beträffande strålning.

Strålningsnivå	Jämförelse/Gränsvärde
13 kW/m ²	Antändning av trä vid närvaro av en liten flamma
20 kW/m ²	Kriterie för överantändning i ett rum
29-30 kW/m ²	Spontan antändning av trä i det fria

Om strålningsnivån mot en byggnad kan begränsas till maximalt 15 kW/m² i minst 30 minuter föreligger det enligt Boverkets byggregler (BBR) inga brandtekniska krav på byggnadens fasad. Brandtekniskt oklassat glas tål generellt en strålningsnivå upp till 7.5 kW/m² innan kollaps.

B.5 Konsekvenser vid utsläpp av oxiderande ämne

Till klass 5 hör oxiderande ämnen (klass 5.1) och organiska peroxider (klass 5.2) som vid upphettning, kontakt med organiska ämnen (t.ex. bensin eller motorolja) eller vid mycket kraftiga stötar kan få tillräckligt med energi för att spontant börja reagera och därefter orsaka brand eller i värsta fall explosion. Om ämnet, vid en olycka, endast läcker ut föreligger normalt ingen risk för personskada. Explosionsrisk föreligger ifall oxiderande ämne läcker ut och blandas med exempelvis fordonsbränsle, vilket kan ske ifall fordonstanken även skadas vid en olycka eller om andra fordon är inblandade.

Maximalt kan en explosiv blandning motsvarande ca 3 ton erhållas vid en olycka och konsekvenserna är lika de som uppstår vid olycka med massexplosiva ämnen. Utöver explosion kan även en brand inträffa men konsekvensen (antalet omkomna) för ett sådant händelseförlopp bedöms vara relativt begränsad och ingår inte i de beräkningar som genomförs. I denna analys används en explosion, motsvarande 200 kg som dimensionerande scenario för olycka med oxiderande ämnen.

Utifrån beräkningar och antaganden som genomförts för massexplosiva ämnen görs följande bedömning beträffande antalet omkomna personer. Utöver dödsfall kan även personer skadas. Personskada kan uppkomma på grund av det direkta trycket men även av raserade väggar och tak, omkringflygande material och glassplitter. Personer kan även skadas av att de kastas omkull av tryckvågen.

Tabell B.16 Andel omkomna av personer som befinner sig utomhus respektive inomhus på olika avståndintervaller från en eventuell olycka med klass 5.1 produkter som resulterar i explosion motsvarande 200 kg. För bakgrund till bedömning hänvisas till kapitel om massexplosiva ämnen.

Andelen omkomna	Ute	Inne
0-25 m	1	0,15
25-50m	1	0,05
50-75 m	0	0,01
75-100 m	0	0
100-250 m	0	0

Andel omkomna är behäftat med osäkerhet på grund av att det inte med säkerhet går att förutsäga det exakta händelseförloppet. För jämförelse till beräkningar finns de uppgifter som sammanställs i Göteborgs översiktsplan (GÖP, 1999). Enligt Göteborg översiktsplan beräknas dödliga skador ske inom 30 meter och väggar kan raseras inom 70 meter ifrån explosionen med oxiderande ämnen.

Bilaga C - Känslighetsanalys

Risicanalyser innefattar ett betydande mått av osäkerhet på grund av bland annat litet statistiskt underlag över olyckor, i viss mån antaganden om persontäthet samt variabel konsekvens på grund av till exempel olika vädersituationer vid olyckstillfället.

Resultatet av analysen bygger på ett antal ansatser beträffande trafikunderlag för farligt gods, olycksscenario, olycksfrekvenser, mm. Utgångspunkten i gjorda antaganden och bedömningar har varit att dessa så långt som möjligt skall "spegla den verkliga situationen" eller, i vissa fall, vara medvetet konservativa. Med begreppet "konservativa" avses här att bedömningarna leder till att risknivån överskattas. Målet är att erhålla en balanserad samlad bedömning.

Exempel på områden som kan påverka resultatet är:

- > Farligt gods (mängd, ämnen)
- > Omgivning (verksamheter, markanvändning och befolkningsmängd)
- > Olycksstatistik
- > Konsekvenser (brand, explosion, giftig gas, väderlek, topografi)
- > Metod för beräkning av risk

Genom att genomföra olika simuleringar och variera valda parametrar och situationer kan man få en bild om vad som mest påverkar resultatet.

Nedan diskuteras och presenteras några av de variabler och resultat som behandlats för att få en uppfattning om robustheten i de bedömningar som görs.

Farligt gods:

Beräkningarna utgår ifrån uppgifter från Trafikverket vilka har räknats upp med 1,85%/år för att representera antalet transporter år 2040. Uppräkningen av transporterat farligt bedöms som mycket konservativ.

Omgivning:

Hur många personer som befinner sig på området kan ha stor påverkan på resultatet för samhällsrisk. Störst påverkan har antaganden om människor som befinner sig utomhus nära vägområdet. Bedömningen är att uppskattningar om personintensiteten är robust och speglar föreslaget användningsområde.

Olycksfrekvens:

För resonemang och bedömningar kring olycksfrekvens hänvisas främst till bilaga A.

Konsekvenser:

Konsekvenserna av vissa händelser, t ex utsläpp av brandfarlig gas, är beroende på hur händelsen utvecklas - omedelbar antändning, fördröjd antändning av gasmoln, etc. Sannolikheter för dessa scenarier är baserade på tidigare COWI studier och beräkningar som genomförts i olika simuleringsprogram. Dessa ansatser stämmer i många fall väl överens med de ansatser som gjorts i (VTI, 1994) och Översiktsplan för Göteborg fördjupad för sektorn transporter av farligt gods. Generellt gäller att uppskattning av de konsekvenser som kan uppstå i form av omkomna och skadade personer i händelse av en farligt godsolycka baseras på Översiktsplan för Göteborg fördjupad för sektorn transporter av farligt gods, beräkningar utförda i Bfk (RIB, 2012) samt beräkningar i enlighet med de som beskrivs i bilaga B.

Metod för beräkning av risk:

I arbetet har, förutom ovan redovisad data, ytterligare ett antal ansatser gjorts som påverkar slutresultatet. Några av dessa redovisas nedan.

Indelning i analysområde

Vid beräkning av olycksfrekvenser har antagits att en olycka ska inträffa inom det studerade området för att påverka detta område. För händelser med stora konsekvensavstånd, t ex olycka med giftig gas, har frekvensfaktorn multiplicerats upp för att ta hänsyn till att det studerade området kan påverkas även av händelser utanför området.

Antagen placering av "olyckscentrum"

Vid beräkning av samhälls- och individrisk har olyckan antagits inträffa mitt framför det studerade området om inget annat anges. Syftet med detta är att inte underskatta risken och antalet omkomna vilket skulle kunna vara fallet om olyckscentrum placeras i utkanten av studerat område.

Scenarioutveckling

Förutom inledande olycksfrekvenser påverkas resultatet av de scenarioutvecklingar som antagits. Möjliga händelseutvecklingar och sannolikheter för dessa redovisas i Bilaga A och Bilaga B samt har diskuterats under "Konsekvenser" ovan.

C.1 Diskussion kring skadade personer

I analysen har beräkningar baserats på bedömt antal *omkomna* vid olika olycksscenario. Det finns två huvudanledningar till detta:

- > De kriterier som används är baserade på antal omkomna
- > Tillgängliga beräkningsverktyg för att beräkna individrisk, och samhällsrisk i form av FN-kurvor beräknar antal omkomna.

Fördelarna med detta ligger i tydlighet och möjlighet att jämföra med andra risker i samhället. Nackdelar är att:

- > Samhället är utsatt för både dödsfalls- och skaderisker.
- > Vid vissa olyckor, t.ex. utsläpp av toxisk gas, kan antalet dödsfall vara begränsat, medan antalet skadade människor kan vara stort och betydligt högre än t.ex. vid en brandolycka.

Det skulle därför i princip vara önskvärt att kriterier för värdering av risk tog hänsyn till både skade- och dödsfallsrisker. Några olika metoder för detta har prövats internationellt:

- > Begreppet "motsvarande dödsfall" (användes bl.a. i Groningenkriteriet - ett tidigt Holländskt riskkriterium). Antalet skadade adderas där till antalet dödsfall genom bruk av viktfactorer, t.ex. 0,01 för lätt skadad och 0,1 för permanent skada.
- > Begreppet "farlig dos" som används i Storbritannien (HSE) istället för dödsfall i samband med kriterier för den fysiska planeringen. En "farlig dos" är definierad att orsaka följande effekter:
 - > Stora smärtor hos nästan alla personer.
 - > En stor del av de utsatta behöver läkarvård.
 - > Några personer är allvarligt skadade och behöver förlängd medicinsk vård.
 - > Några mycket känsliga personer kan omkomma.

Detta kräver dock att en "farlig dos" måste definieras för varje ämne.

- > Konsekvenskriterier som används i Australien (NSW kriterier). Dessa definierar skador i form av nivåer för värmestrålning, explosionsövertryck och exponering av toxisk gas. Den individuella skaderisken skall inte vara större än 10 till 50 gånger dödsfallsrisken, beroende på skadans allvarlighet.

Även om dessa metoder har den fördelen att de tar hänsyn till skadeeffekter så har de också vissa nackdelar:

- > Skada är ett begrepp som inte är lika klart definierat som dödsfall, eftersom skador kan vara olika allvarliga. Därmed måste skadefallskriterier definieras på ett mycket mer detaljerat sätt än dödsfallskriterier, vilka normalt förutsätter att "dödliga doser" finns definierade.
- > Riskanalyser och riskkriterier har utvecklats mot att beakta dödsfallsrisker och ett skadefallskriterium är därför svårt att jämföra med dessa.

Det bör också påpekas att även om det kan vara önskvärt att beakta skador på ett mer konkret sätt än vad som normalt görs i kvantitativa riskanalyser så finns det en koppling mellan antalet dödsfall och antalet skador, även om denna relation är olika för olika olyckstyper. Genom att kontrollera risk för dödsfall utövas därmed även, om än indirekt, kontroll över risk för skador.

För att *exemplifiera* förhållandet mellan omkomna och skadade ges nedan en kort sammanställning av några inträffade händelser och utredningar. *Man ska observera att händelserna/utredningarna är valda enbart för att ge exempel på förhållande mellan omkomna och skadade och inte för att de anses specifikt relevanta för den aktuella etableringen.*

Olycka med brandfarlig vara

Ett antal lastbilsolyckor med brandfarlig vara har inträffat både i Sverige och utomlands. Exempel på händelser i Sverige är Falkenberg 2005 och Kungälv 2012. Vid dessa händelser har lastbilsföraren omkommit medan övriga personer fått inga eller lindriga skador. Dessa händelser inträffade dock inte i tätbebyggt område. Förutsatt att brandspridning till omgivningen förhindras bedöms dock att antalet skadade personer kommer att vara lågt vid denna typ av händelser.

Olycka med brandfarlig gas

I Viareggio i Italien inträffade år 2009 en järnvägsolycka där en gasolvagn skadades och gas läckte ut. Gasen spreds bland småhusbebyggelse, antändes och orsakade en explosion med efterföljande brand. Omkring 1 000 personer i området kring stationen evakuerades eftersom det fanns risk att ytterligare tankar skulle rämna på grund av brandpåverkan. Händelsen resulterade i 32 omkomna och 26 skadade personer.

Olycka med giftig gas

I februari år 2005 spårade ett godståg med 780 ton klor i tolv vagnar ur i Ledsgård norr om Kungsbacka. Fyra av vagnarna skadades men något läckage uppstod ej. I den utredning som FOI genomförde beräknades skadeutfall vid olika tänkbara scenarier (FOI, 2007). För det fall som betecknades som "dimensionerande", där en järnvägsvagns innehåll (ca 60 ton) antogs läcka ut under en timma bedömdes antalet omkomna, svårt skadade och lätt skadade till 1, 50 respektive 200.

Bilaga D – Möjliga säkerhetshöjande åtgärder

COWIs genomgång av möjliga säkerhetshöjande åtgärder utgår framförallt ifrån den skrift som Räddningsverket (idag MSB) gavs ut år 2006, *Säkerhetshöjande åtgärder i detaljplaner – Vägledningsrapport 2006*. I denna bilaga presenteras en mer utförlig beskrivning av respektive åtgärd som presenteras i kapitel 8.4. Notera att de åtgärder som rekommenderas i den här riskutredningen presenteras i kapitel 9.1 samt att de åtgärder som kvantifierats vid beräkning av individ- och samhällsrisk presenteras i bilaga A, avsnitt A.6.

D.1 Dike

Åtgärden innebär att ett dike anordnas för att samla upp utsläpp eller dagvatten. Diket anordnas vanligen i anslutning till vägar och järnvägar, men kan även finnas i åkermark och runt industrier. Genom att diket samlar upp utsläppta vätskor har åtgärden effekt även mot pölbränder.

Säkerhetspåverkan

- > Åtgärden reducerar även konsekvensen av ett vätskeutsläpp som kan ge en pölbrand, då pölens utbredning koncentreras till diket.
- > Åtgärden är till viss del oberoende av insats från räddningstjänsten. Vid stora utsläpp kan räddningstjänstens insats i form av pumpning av vätska dock vara nödvändig
- > Åtgärden har hög tillförlitlighet och ett mycket lågt behov av kontroll och nyinvesteringar. Åtgärden kan kräva underhåll i form av rensning av diken, då de lätt växer igen.

Andra aspekter

- > Åtgärden kan innebära en merkostnad.
- > Åtgärden innebär små begränsningar vid utformning av detaljplaneområdet. Osäkerheten ligger i omfattningen av exempelvis den utflytande volymen.

Kommentarer

- > Generellt lämplig som säkerhetsåtgärd för att minska utbredning av vätskeutsläpp och reducera storleken på de pölbränder som kan uppkomma.
- > Generellt lämplig att reglera med detaljplan främst inom allmän plats.

D.2 Vall

Åtgärden innebär att jordmassor placeras så att en vall bildas som en fysisk barriär mellan ett risk- och skyddsobjekt.

Säkerhetspåverkan

- > Vall innebär en fysisk barriär som kan förhindra fordon, bränder eller vatten att passera. Vallen leder till "mjukare" kollision, och förhindrar påkörning av byggnad/personer vid en eventuell avåkning. Detta gäller både väg och järnväg. Vallen tjänar även som en avgränsning vid eventuella utsläpp av vätskor och därmed begränsas både storlek och bildandet av pölar. Detta innebär begränsade bränder. I händelse av olycka nära marken med utsläpp som sprids i luften kan i vissa fall koncentrationerna förväntas minska till cirka hälften på andra sidan vallen.
- > Åtgärden kan minska konsekvenser vid fordonsolyckor.
- > Utsläpp till följd av avåkning blir relativt enkla att ta hand om, brandspredning från eventuella pölbränder kan sannolikt förhindras.
- > Åtgärden kan skydda mot tryckvåg vid explosion.
- > Åtgärden kräver ingen skötsel för att den säkerhetshöjande effekten ska bestå.
- > Kan ge räddningstjänsten problem med tillgängligheten till t.ex. spårområde.
- > Hög tillförlitlighet. Väl genomförd är det sannolikt att åtgärden finns kvar och fungerar över en längre tidsperiod.

Andra aspekter

- > Priset för en vall kan vara ca 5 000-20 000 kr/löpmeter beroende på tillgänglighet av massor.
- > Yta måste avsättas till vallen. Vallen påverkar landskapsbilden.
- > Åtgärden har även andra effekter, t.ex. bullerdämpande och insynsskyddande.
- > Åtgärden kan kombineras med plantering för att förhindra att den används på olämpligt sätt som t.ex. pulkabacke.
- > Ansvar: få inblandade aktörer.

Kommentarer

- > Åtgärden är generellt sett lämplig som säkerhetsåtgärd eftersom vallens utformning är enkel att beskriva. Vallens höjd och utbredning bör anges för att säkerställa effekterna.
- > Generellt sett lämplig att reglera med detaljplan främst inom allmän plats.
- > Om åtgärden införs längs väg eller järnväg bör det beaktas vem som får ansvar för uppförande och underhåll.
- > Åtgärden innebär i praktiken alltid ett skyddsavstånd.

D.3 Mur/plank

Åtgärden innebär att en tät konstruktion uppförs som barriär mellan risk- och skyddsobjekt. Nedan beskrivs åtgärden med utgångspunkt från en mur/ett plank, cirka två meter hög. Åtgärden kan minska sannolikheten för fordonsolyckor. Den kan lindra konsekvenserna vid översvämning (försvarar utbredning av vätskor) och explosioner (absorberar splitter på låg höjd). Minskar exponeringen för strålning från bränder och utsläpp i luften.

Säkerhetspåverkan

- > I huvudsak passiv och tillförlitlig åtgärd.
- > Åtgärden kan vara lämplig som skydd vid t.ex. förhöjd risk för pölbrand.
- > Mur/plank ska utformas så att den inte lockar till klättring, balansgång eller annan lek för barn.
- > Kan behöva stöttning och förstärkt grundläggning för att fungera vid översvämning/hindra vätska att ta sig förbi barriären.
- > Kan reducera exponeringen till följd av olycka t.ex. tryckvåg.

Andra aspekter

- > Mur kan kosta mellan ca 1 000 och 3 000 kr per m². En två meter hög mur kostar då ca 2 000-6 000 kr/löpmeter. Bullerplank kan kosta mellan ca 1 000 och 3 000 kr per löpmeter (cirka två meter högt).
- > Vid placering på allmän plats utgör muren en begränsning av framkomligheten för allmänheten.
- > Bullerdämpande och kan hindra sikt beroende på utformning.
- > Få inblandade aktörer.

Kommentarer

- > Generellt lämplig som säkerhetsåtgärd.
- > Generellt lämplig att reglera med detaljplan dels då plankets/murens utformning och utbredning är enkel att beskriva.

D.4 Skyddsavstånd

Åtgärden innebär att skyddsobjekt inte får placeras inom ett visst avstånd från en riskkälla. En separering av riskkälla och skyddsobjekt erhålls. Detta innebär att sannolikheten för att en olycka ska leda till skada i händelse av brand, explosion eller utsläpp av giftiga ämnen reduceras. Inom ett skyddsavstånd kan mindre störningskänsliga verksamheter finnas. Se avsnitt F.5 *Disposition av planområde* i denna bilaga.

Säkerhetspåverkan

- > Passiv åtgärd, fungerar oberoende av andra åtgärder.
- > Underlättar räddningstjänstens insats; är tydlig, skapar plats för räddningsarbete.
- > Hög tillförlitlighet. Viss sannolikhet finns att marken börjar användas till något den inte var avsedd för, men inte varaktigt eller omfattande som t.ex. bebyggelse.
- > Åtgärder reducerar konsekvensen kraftigt vid korta skyddsavstånd, men effekten avtar med avståndet.

Andra aspekter

- > Markpriset i exploateringsområden varierar mellan några hundra till tusentals kr/m². Vid förtätningar i redan exploaterade områden kan markpriset vara högt.
- > Begränsar användning av markområden vilket kan skapa "döda ytor" som i stor skala leder till en utglesning av samhällen.
- > Åtgärden leder också till reduktion av t.ex. buller och luftföroreningar.

D.5 Disposition av planområde

Åtgärden innebär att bestämma hur marken som omfattas av detaljplanen får användas och bebyggas. Dispositionen berör användning av mark och byggnader, placering av byggnader, planteringar, grönområden, gång- och cykelvägar, parkeringar, etc. Åtgärden är egentligen ingen "egen" säkerhetsåtgärd utan en kombination av enskilda åtgärder som t.ex. användning av mark och skyddsavstånd. Åtgärden kan även innebära att mindre

störningskänslig verksamhet placeras som en skärm framför ett skyddsobjekt, exempelvis kontorshus framför bostäder. Åtgärden karakteriseras av att genom god planering och ett väl disponerat område uppnås skyddseffekter utan att det medför några direkta kostnader eller begränsningar. Åtgärden kan skydda mot flertalet olyckor såsom explosion, brand, utsläpp till luft och trafikolyckor.

Säkerhetspåverkan

- > Effektiviteten av åtgärden är relaterad till vilka enskilda delåtgärder som disponeringen av planområdet innebär.
- > Byggnadernas användning och begränsning av byggnadsarean medverkar indirekt till hur många människor som kommer att vistas i området och påverkar därmed den maximala konsekvensen av en olycka.

Andra aspekter

- > Under förutsättning att planeringsfriheten är stor är kostnaden för åtgärderna låg.
- > Begränsar handlingsfriheten vid utformning av planområdet, exempelvis genom att en mindre del av området tillåts bebyggas, vilket i sin tur kan påverka hur lönsamt projektet blir för exploatören (exempelvis hur många bostäder som kan byggas och därefter säljas/hyras ut).
- > Åtgärden kan generellt användas när stor planeringsfrihet råder inom detaljplaneområdet.

Kommentarer

- > Generellt lämplig som säkerhetsåtgärd eftersom den innebär god planering och medför ett naturligt skydd mot flera olyckor.
- > Åtgärden är lämplig att reglera med detaljplan, då precisering av användning av mark och byggnader, utformning och placering av byggnader och utformning av allmän plats och tomter är vanliga bestämmelser.

D.6 Disposition av byggnad

Åtgärden innebär hur lokaler inom en byggnad disponeras för att uppnå ett skydd mot olyckor. Det handlar t.ex. om placering av samlingslokaler och utrymningsvägar. Även balkonger räknas hit, trots att de ofta ligger utanför själva byggnaden. Disposition inom byggnad skyddar genom att styra hur många personer som exponeras och/eller möjliggöra säker utrymning efter en olycka.

Säkerhetspåverkan

- > Rätt använd, frigör åtgärden resurser för räddningstjänsten då skadeutfallet minskar och utrymning görs möjlig.
- > Åtgärden har hög tillförlitlighet, men kan "glömmas" bort vid ändring av byggnad. Inget behov av underhåll.
- > Åtgärden reducerar konsekvensen av olika typer av bränder då exempelvis utrymning möjliggörs till säker sida.
- > Skadeutfallet vid explosioner minskar om samlingslokaler inte placeras intill exponerad fasad.

Andra aspekter

- > Åtgärden innebär ofta ingen direkt kostnad.
- > Stor begränsning av en byggnads användning om lokalerna inte kan disponeras fritt.
- > Minskar möjlighet till optimalt/flexibelt utnyttjande av lokaler.

Kommentarer

- > Generellt lämplig som säkerhetsåtgärd i de fall det handlar om möjlighet till säker utrymning.
- > Generellt lämplig att reglera med detaljplan.

D.7 Placering av friskluftsintag

Åtgärden innebär att friskluftsintag placeras på oexponerad sida, vanligtvis bort från riskkällan och högt upp. Syftet med åtgärden är att, vid utsläpp, minska den mängd gas som kommer in i byggnaden via ventilationssystemet.

Säkerhetspåverkan

- > Åtgärden minskar konsekvensen av utsläpp av brandgaser och andra giftiga gaser genom att gasens inträngning i byggnaden minskar.
- > Åtgärden minskar sannolikheten för explosion i en byggnad vid utsläpp av brandfarlig gas utomhus.
- > Det kan bildas högre gaskoncentrationer i lä för vinden på den ej exponerade sidan.
- > Effekten minskar om det finns öppningar, såsom fönster och dörrar, på den exponerade fasaden.

- > Underhållsbehovet är lågt och åtgärden förväntas fungera väl över tiden.

Andra aspekter

- > Kostnaden är generellt sett låg under förutsättning att ventilationssystemets utformning inte begränsas i övrigt.
- > Möjlighet ur ventilationssynpunkt till optimal placering av ventilationskanaler och fläktrum kan minska.
- > Kan även ge skydd mot kontinuerlig exponering av luftföroreningar orsakade av fordon om byggnaden är placerad i omedelbar närhet av väg.
- > Många inblandade aktörer, i olika skeden.
- > Fläktar på "oexponerad sida" kan komma i konflikt med "tyst sida" avseendebuller.

D.8 Förstärkning av stomme/fasad

Åtgärden innebär att byggnad, eller del av byggnad, utförs med fasad och stomme som ska kunna motstå tryckökningar motsvarande exempelvis viss explosion. Utförandet ska ge skydd mot fortskridande ras och stå emot påkörning (fordon mot byggnad).

Säkerhetspåverkan

- > Åtgärden är konsekvensreducerande. Vid tryck mindre än designtrycket är sannolikheten för fortskridande ras av byggnaden liten.
- > Åtgärden har genomsnittlig tillförlitlighet.
- > Mycket låga krav på kontroll.
- > Effektiviteten bedöms som genomsnittlig. Den kommer att minska sannolikheten för större byggnadsras med riktigt stora konsekvenser och risk till ytterligare olyckor.
- > Åtgärden är oberoende av insats från räddningstjänsten.

Andra aspekter

- > Tyngre konstruktion av stomme och fasad.
- > Dyrare utförande.
- > Skador kan trots åtgärden uppkomma på människor till följd av tryckstegring och splitter.

Kommentarer

- > Kan vara lämplig som säkerhetsåtgärd beroende på dimensionering av fasaden.
- > Generellt lämplig att reglera med detaljplan i de fall förutsättningarna är väl kända.

D.9 Begränsning av fönsterarea

Åtgärden innebär att fönsterarean (inklusive så kallad öppningskomplettering, t.ex. dörr, port, glasparti) i en fasad begränsas, t.ex. till 15 procent av fasadarean. Även fasad helt utan fönster/öppningar ingår.

Säkerhetspåverkan

- > Med färre öppningar minskas den svagaste konstruktionsdelen i fasad. Åtgärden är konsekvensreducerande.
- > Vid explosioner minskas exponeringen för såväl splitter som tryckvåg och föremål. Åtgärden är därför verksam såväl utanför som inuti byggnaden.
- > Vid utsläpp som sprids i luften förväntas det diffusa inläckaget i byggnader minska.
- > Effektiviteten bedöms som mycket låg. Mindre antal eller storlek på fönster utesluter inte öppna fönster som kan medföra att föroreningar tränger in, och skyddet mot explosioner innebär enbart en minskad sannolikhet för direkt påverkan av splitter eller föremål i eller utanför byggnaden.
- > Tillförlitligheten bedöms som hög. Åtgärden är oberoende av räddningstjänsten.

Andra aspekter

- > Begränsning av fönsterarea på en fasad kan innebära fler fönster på en annan fasad.
- > Åtgärden innebär begränsningar som kan ge sämre planlösningar då del av byggnad inte har dagsljus eller ett begränsat dagsljus och därmed sämre inomhusmiljö. Exempelvis kan det vara svårt att skapa genomgående lägenheter.
- > Tät fasad reducerar buller bättre än fasad med fönster.

Kommentarer

- > Kan vara tveksam som säkerhetsåtgärd, beroende på att effektiviteten bedöms som mycket låg.

- > Åtgärden kan komma i konflikt med önskemål om byggnadens yttre gestaltning.
- > Åtgärden bör införas som en funktionsbaserad bestämmelse eftersom fasad, fönster och ventilation ska fungera ihop.

D.10 Ej öppningsbara fönster

Åtgärden innebär att fasad förses med icke öppningsbara fönster, dvs. att fönster utformas som fasta partier.

Säkerhetspåverkan

- > Åtgärden är verksam mot föroreningar som sprids i luft. Inläckaget i byggnaden förväntas minska, vilket medför lägre exponering och minskade konsekvenser.
- > Effektiviteten bedöms som låg i jämförelsen med öppningsbara fönster. Det är inte realistiskt att göra alla fönster i en byggnad icke öppningsbara, utan bara för en fasad eller två. Effektiviteten beror på skillnaden i inläckage i byggnad beroende på vindhastighet, vindriktning och, framför allt, hur byggnaden påverkar strömningen och eventuellt skapar turbulens.
- > Åtgärden har ganska hög tillförlitlighet. Viss sannolikhet finns att skyddet försämras om åtgärden "glöms bort", t.ex. vid renoveringar (byte av fönster-partier, fasadåtgärder etc.).

Andra aspekter

- > Inga kostnader beräknas tillkomma för projektering eller utförande avseende själva fönsterkostnaden.
- > Åtgärden medför stora begränsningar vad det gäller fönsterputsning framförallt i bostäder, men även i exempelvis kontor.
- > Om fönsterputsning ska vara möjlig måste fönster som öppnas med nyckel/verktyg jämföras med icke öppningsbara fönster för att kunna användas i bostäder. Åtgärdens tillförlitlighet blir då mycket lägre.
- > Åtgärden ses som begränsande utifrån perspektivet att personer gärna vill kunna öppna fönster för vädring och för att kunna kalla på hjälp i en nödsituation.
- > Åtgärden minskar exponeringsrisker mellan t.ex. kontor/bostäder och brandfarliga eller explosiva varor.

Kommentarer

- > Eventuellt lämplig som säkerhetsåtgärd, beroende på att effektiviteten bedöms som mycket låg. Ansvarsfrågan är otydlig och begränsningen är relativt stor.
- > Åtgärden bör införas som en funktionsbaserad bestämmelse eftersom fasad, fönster och ventilation ska fungera ihop.

D.11 Brandskyddad fasad

Åtgärden innebär att fasad, inklusive fönster, utförs i brandteknisk klass exempelvis EI 30 samt att krav ställs på byggnadens svårantändlighet. EI 30 innebär att fasaden är utformad på sådant sätt att brandspridning inte ska ske genom väggen inom 30 minuter om det inte brinner mycket intensivt på utsidan av väggen. EI 30 är dock ingen garanti för att fasaden inte antänds och att brandspridning därmed sker till exempelvis vinden. Av denna orsak kan krav på lägst brandteknisk klass i vissa fall behöva kompletteras med krav på svårantändlighet om andra material i fasadbeklädnader än murverk eller betong godtas. En brandklassad fasad utan ventilationsöppningar, varken i fasad eller takfot, försedd med EI 30 klassade fönster, som inte kan öppnas utan särskilda verktyg, uppfyller normalt de krav som behöver ställas vad gäller brandskydd och brandmotstånd hos en fasad.

Säkerhetspåverkan

- > Passiv åtgärd, fungerar oberoende av räddningstjänstens eller annans åtgärder.
- > Hög tillförlitlighet. Viss sannolikhet finns att skyddet försämras om åtgärden "glöms bort", t.ex. vid renoveringar (byte av fönsterpartier, fasadåtgärder, ventilationsförändringar etc.).
- > Åtgärden minskar risken för, eller fördröjer, brandspridning till och vidare in i en byggnad vid brand utanför.
- > Åtgärden reducerar inträngning av giftiga gaser, brandrök, damm och aerosoler eftersom brandklassade fönster endast tillåts vara öppningsbara med nyckel eller specialverktyg. Exponering kan dock ske genom andra fönster eller via ventilationssystemet.

Andra aspekter

- > Kostnaden för brandklassade fönster är ca 5 000 kr/m².
- > Vissa begränsningar av utformningen av en byggnad.
- > Fönsterputsning försvåras (fördyras).

- > I bostäder eller kontor bör vid denna typ av lösning beaktas att de klassade fönstren inte betraktas som utrymningsvägar. Utrymning måste i stället ske via fönster åt annat håll eller via särskilda trapphus.

Kommentarer

- > Generellt lämplig att reglera med detaljplan. Åtgärden bör införas som en funktionsbaserad bestämmelse eftersom fasad, fönster och ventilation ska fungera ihop.