

Detaljplan för del av Ubbarp 8:20 och Vist 10:25, Ulricehamn

Risikanalys transport av farligt gods och tankstation

2013-10-14

Detaljplan för del av Ubbarp 8:20 och Vist 10:25, Ulricehamn
Riskanalys transport av farligt gods och tankstation

2013-10-14

Beställare: Statoil Fuel & Retail Sverige AB
Svenska McDonald's AB
ICA Fastigheter Sverige AB

Beställarens representant: Dan Petersson
Kjell-Arne Forsberg
Jan-Anders Börjesson

Konsult: Norconsult AB
Box 8774
402 76 Göteborg

Uppdragsledare Herman Heijmans

Uppdragsnr: 1030705

Filnamn och sökväg: n:\103\07\1030705\0-mapp\09 beskr-utredn-pm-
kalkyl\riskanalys ubbarp o vist, 131014.doc

Kvalitetsgranskad av: Katarina Holmgren

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
1. Inledning	6
2. Transport av farligt gods	7
2.1 Risker med transport av farligt gods	7
2.1.1 Typer av farligt gods	7
2.1.2 Konsekvenser av en olycka med farligt gods	7
2.2. Platsen	10
2.2.1 Planområden	10
2.2.2 Väg 46	13
2.3. Riskbedömning i den fysiska planeringen	17
2.3.1 Vad är risker	17
2.3.2 Bedömningsgrunder för risker vid transport av farligt gods..	19
2.3.4 Metodik vid riskhantering i den fysiska planeringen	22
2.3.5 ALARP-området	23
2.4 Resultat transport av farligt gods	25
2.4.1 Ubbarp 8:20	25
2.4.2 Vist 10:25	27
2.5. Osäkerhetsanalys	29
2.6. Diskussion och slutsatser transport av farligt gods	32
2.6.1 Ubbarp 8:20	32
2.6.2 Vist 10:25	33
3. Risker tankstationen	34
3.1 Risker vid tankstationer	34
3.2 Områdesbeskrivning	34
3.3 Regelverket	35
3.4 Bedömning av risker	36
3.4.1 Dimensionerande skadefall	36
3.4.2 Konsekvenser av det dimensionerande skadefallet	37
3.5 Slutsatser	38
4. Referenser	39
Bilaga 1 Riskberäkning väg	
Bilaga 2 Riskberäkning för olika bebyggelseavstånd för Ubbarp 8:20	

Sammanfattning

Ulricehamns kommun har tagit fram detaljplaner för fastigheterna Ubbarp 8:20 och Vist 10:25. Syftet med dessa detaljplaner är att möjliggöra etablering av dagligvaruhandel och trafikantservice (tankstation och snabbmatsrestaurang) inom fastigheterna.

Förbi områdena går väg 46 som är transportled för farligt gods vilket medför att riskerna med dessa transporter skall beaktas vid fysisk planering inom 150 m från vägen.

Denna riskanalys har tagits fram för att bedöma storleken av riskerna och att översiktligt föreslå skyddsåtgärder. Även riskerna i samband med tankstationen har tagits med.

Ubbarp 8:20

För Ubbarp 8:20 visar beräkningarna att risknivåerna från transporterna av farligt gods ligger på en nivå där det bör utredas vilka åtgärder som kan vidtas.

Åtgärderna skall vara rimliga utifrån storleken av överskridandet och sett från teknisk och ekonomisk genomförbarhet.

För området föreslås två åtgärder:

- Ett vägräcke dimensionerat för tunga godsfordon anläggs längs vägen förbi Ubbarp 8:20.
- En skyddsåtgärd som hindrar att vätskor når planområdet vid en olycka med farligt gods på vägen.

Dessa åtgärder räcker för att uppnå en acceptabel risknivå om affärshuset placeras på ett avstånd på 80 m eller längre från vägkanten.

Om huset placeras inom 30-80 m från vägkanten krävs det ytterligare åtgärder för att uppnå en acceptabel risknivå som exempelvis:

- Fasader mot vägen och på sidorna skall utföras i EI 30, detta gäller även fönstertyorna.
- Utrymning skall vara möjligt från den sidan av byggnaden som inte vetter mot vägen.
- Friskluftsintaget skall vara så långt från vägen som praktiskt möjligt.

Vilka skyddsåtgärder som kommer att behövas beror på affärshusets exakta placering inom området och bör studeras närmare ifall detta blir aktuellt.

Vist 10:25

Även för Vist 10:25 ligger risknivåerna från transporter av farligt gods på en nivå där åtgärder bör utredas. Risknivån är dock lägre än för Ubbarp 8:20 och åtgärdsförslagen är anpassade efter detta. Följande föreslås:

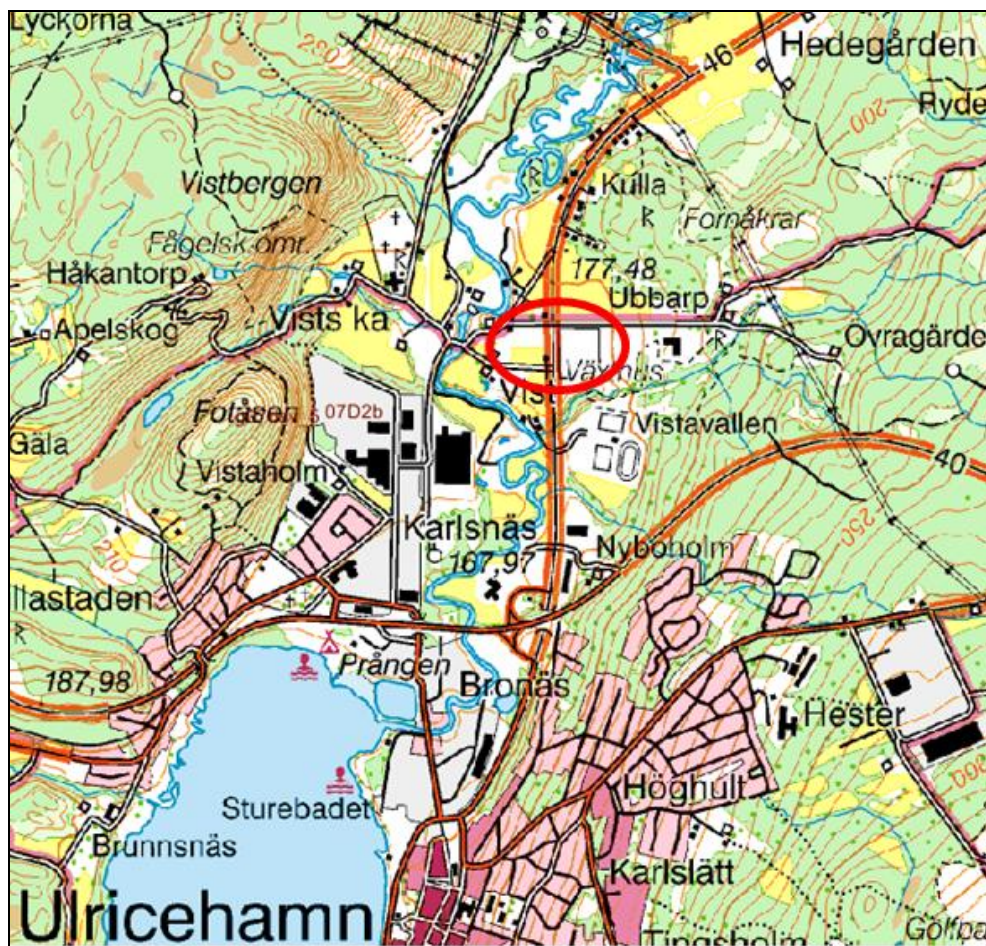
- En skyddsåtgärd som hindrar att farliga vätskor når planområdet vid en olycka med farligt gods på vägen.
- Bebyggelsen inom planområdet utförs i svårantändligt material.

Den andra åtgärden som föreslås för området motiveras även av det faktum att det finns en tankstation på fastigheten.

I övrigt krävs inga ytterligare skyddsåtgärder för tankstationen då skyddsavstånden inom området och till närmaste bostadshus utanför området bedöms vara tillfredställande.

1. Inledning

Två detaljplaner har tagits fram för att kunna etablera en dagligvaruhandel och trafikantsservice mm inom fastigheterna Ubbarp 8:20 och Vist 10:25 norr om Ulricehamn, se *figur 1* för områdets läge.



Figur 1. Områdets läge anges med den röda ringen.

Planen omfattar etablering av dagligvaruhandel på fastighet Ubbarp 8:20 och tankstation samt snabbmatsrestaurang på fastighet Vist 10:25.

Planområdena gränsar till riksväg 46 som är transportled för farligt gods. Enligt Länsstyrelsens riskpolicy skall riskfrågorna beaktas vid fysisk planering inom 150 m från farligt godsled. Norconsult AB har därför fått i uppdrag att ta fram en riskanalys som redovisas i denna rapport.

2. Transport av farligt gods

2.1 Risker med transport av farligt gods

2.1.1 Typer av farligt gods

Enligt internationella bestämmelser (ADR) delas farligt gods in i nio klasser, se nedanstående *tabell 1*.

Tabell 1. Indelning av farligt gods

Klass	Innehåll	Exempel
1	Explosiva ämnen	Massexplosiva varor (dvs. sprängämnen), fyrverkerier
2	Komprimerade, kondenserade eller under tryck lösta gaser	Brandfarliga gaser (gasol), giftiga gaser (ammoniak, svaveldioxid) och andra trycksatta gaser (kvävgas, syrgas)
3	Brandfarliga vätskor	Bensin, eldningsolja
4	Brandfarliga fasta ämnen	Kalciumkarbid
5	Oxiderande ämnen	Väteperoxid, ammoniumnitrat
6	Giftiga ämnen och smittfarliga ämnen	Kvikksilverföreningar och cyanider, bakterier, levande virus och laboratorieprover
7	Radioaktiva ämnen	Radioaktiva preparat för sjukhus
8	Frätande ämnen	Olika syror, lut
9	Övriga farliga ämnen och föremål	Asbest

2.1.2 Konsekvenser av en olycka med farligt gods

Nedan följer en allmän beskrivning av de olika sorters farligt gods som transporteras och potentiella följder av olyckor där farligt gods är inblandat. De förväntade följderna i form av dödsfall avser, om inget annat sägs, personer som vistas utomhus utan skydd.

Konsekvenserna beskrivs mera utförligt i *bilaga 1*.

Klass 1. Explosiva ämnen

En explosion av s.k. massexplosiva ämnen kan ge omkomna upp till ca 100 m från explosionen och byggnader kan raseras på flera hundra meters avstånd. Övriga explosiva ämnen kan, i huvudsak genom raserade byggnader, ge effekter på några tiotal meters avstånd.

Klass 2: Brännbara eller giftiga gaser

Utsläpp av brännbar gas i luft kan antändas direkt och orsaka en s.k. jetflamma. Om gasen inte antänds direkt bildas först ett brännbart gasmoln som sedan kan antändas relativt omgående eller driva iväg och antändas över bebyggelsen. Detta resulterar då i en flash brand (Flash Fire) eller gasmolnsexplosion (Vapor Cloud Explosion). I ytterst sällsynta komplicerade olyckor kan gastanken explodera och bilda ett eldklot, s.k. BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapor Explosion). Risken att omkomma av en jetflamma är vanligtvis liten på avstånd som överstiger 90 meter. Ett gasmoln som driver iväg med vinden kan hamna nära bebyggelsen och orsaka betydande skador vid antändning. En BLEVE kan ge upphov till omkomna på ett avstånd av 150 m.

Giftiga gaser kan vid ett utsläpp driva iväg i vindriktningen och leda till omkomna på flera hundra meter. Dödsfall inträffar framförallt bland de som vistas utomhus.

Klass 3: Brandfarliga vätskor

Om en tank med mycket brandfarlig vätska (exempelvis bensin) skadas rinner bensinen ut och en s.k. pölbrand kan uppstå. Eldningsolja är så svårantändlig att brandrisken är försumbar. Risken att omkomma är som regel liten på avstånd som överstiger några 10-tals meter.

Klass 4: Brandfarliga ämnen såsom svavel, fosfor, karbid.

Dessa ämnen är fasta och skadar endast i olycksplatsens direkta omgivning.

Klass 5: Oxiderande ämnen

Olycka med endast dessa ämnen leder normalt ej till personskador, men om ämnena blandas med olja eller bensin kan det uppstå explosionsrisk och explosionerna kan vara lika kraftiga som för ämnen i klass 1.

Klass 6: Giftiga ämnen.

Giftiga ämnen ger mestadels enbart effekter vid direktkontakt.

Klass 7: Radioaktiva ämnen

Dessa ämnen transporteras normalt endast i små mängder på väg och järnväg.
Risken att omkomma är därför försumbar.

Klass 8: Frätande ämnen såsom saltsyra, svavelsyra.

Risk för skador är normalt störst inom ca 20 m eftersom skada uppkommer vid direkt exponering på personen.

Klass 9: Övriga farliga ämnen och föremål

Denna klass omfattar bl.a. miljöfarligt avfall dock inga ämnen som är brandfarliga eller explosiva.

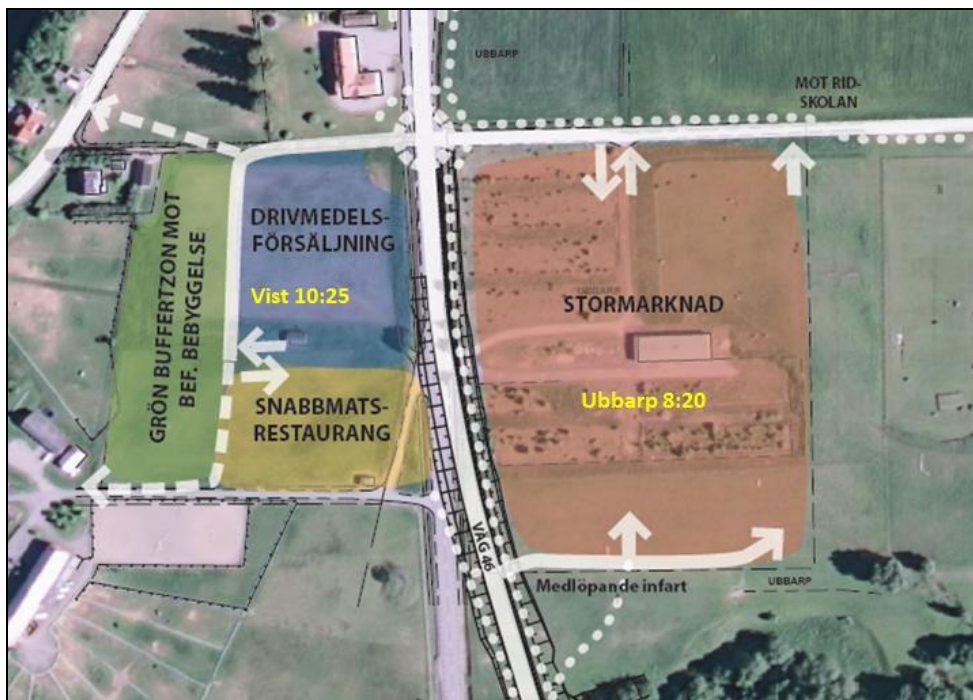
2.2. Platsen

2.2.1 Planområden

Fysisk utformning

Planområdena ligger vid riksväg 46 norr om Ulricehamn och söder om området går riksväg 40. Riksväg 40 kommer att byggas ut till motorväg och delen söder om planområdena förväntas bli färdig under 2015 (Trafikverket 2012). Avståndet mellan planområdena och den nya vägen kommer som kortast att vara ca 300 m. Väg 40 är också huvudled för transport av farligt gods men då avståndet är större än 150 m krävs ingen riskutredning för denna. Ett nytt mot planeras där väg 46 och väg 40 möts och där väg 46 kommer att ledas över väg 40. Den exakta utformningen av motet är fortfarande under diskussion. Kortaste avståndet till motet är ca 150 m.

Den planerade indelningen av planområdena framgår av *figur 2*.



Figur 2. Områdenas planerade indelning och läge i förhållande till väg 46.

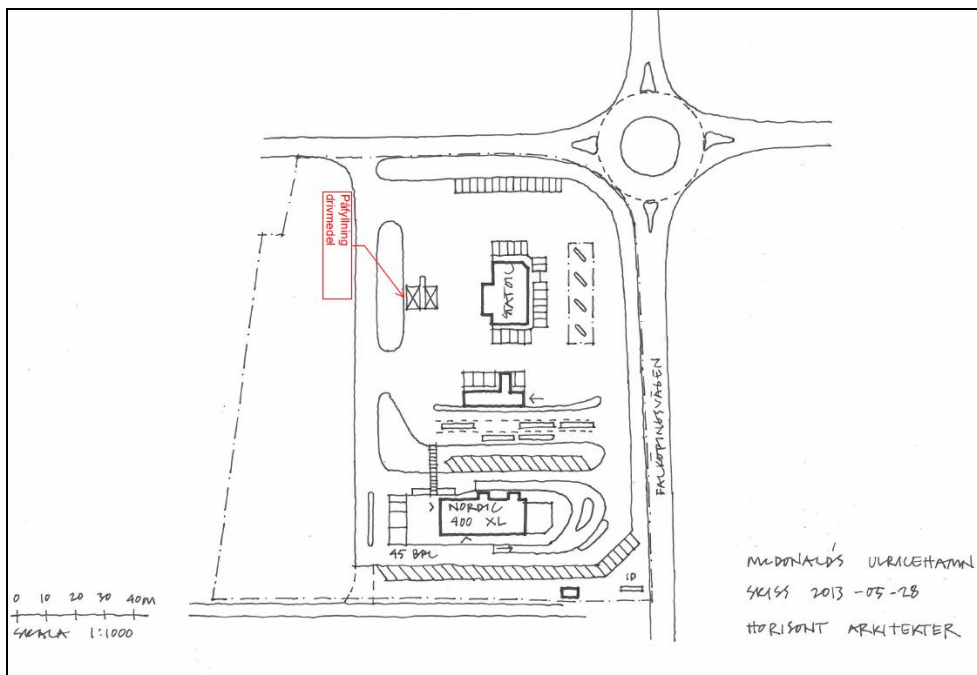
Syftet med detaljplanen för Ubbarp 8:20 är att möjliggöra en handelsetablering med närhet till motorvägsmotet, se *figur 3*.



Figur 3. Planerad utformning av Ubbarp 8:20

Affärshuset har ett kortaste avstånd till väg 46 på ca 90 m. Kortaste avstånd mellan parkeringsplatser och vägen är ca 20 m. I *bilaga 2* studeras effekten av andra placeringar av affärshuset.

Syftet med detaljplanen för Vist 10:25 är att möjliggöra för vägrestaurang och drivmedelsförsäljning med närhet till motorvägsmotet, se *figur 4*.



Figur 4. Skiss över utformning av Vist 10:25

Persontäthet

Ubbarp 8:20

Antal kunder till anläggningen har uppskattats till ca 3000 per dag i genomsnitt (COWI 2013). Med en genomsnittlig uppehållstid inom området på en timme och 12 timmars öppethållande blir antalet kunder som befinner sig inom området samtidigt i snitt $3000 \times 1/12 = 250$ st. Antal personer inom personalen som befinner sig samtidigt i anläggningen uppskattas till ca 50 st. Sammantaget antas det att det befinner sig ca 300 personer inom området samtidigt i snitt under dagtid. Kunderna bedöms vara utomhus sammanlagt 10 minuter vid besöket. Personalen uppskattas vara utomhus under ca 20 minuter per dag. Sammantaget ger detta ca 45 personer utomhus och 255 inomhus i genomsnitt. I osäkerhetsanalysen i *avsnitt 2.5* görs en bedömning vad det skulle innebära om det befann sig 25 % fler personer inom området.

Vist 10:25

Antal personer som vistas i genomsnitt vid snabbmatsrestaurangen på Vist 10:25 har beräknats utifrån uppgifter från framtida exploitörer Statoil och McDonalds (Statoil 2013, McDonalds 2013). För snabbmatsrestaurangen har vi utgått från 1000 besökare varav ca 70 % under dagtid med genomsnittlig vistelsetid på 10 minuter (medelvärde för Drive Through och restaurangen). Detta innebär ca 0,7 x

$1000 \times 10 / (12 \times 60) \approx 10$ personer i snitt samtidigt inom området under dagtid.
Personalen under dagtid uppskattas till i snitt ca 6 personer samtidigt.

För bensinstationen har vi utgått från 800 besökare per dygn, varav 70 % under dagtid. Uppehållstiden på tankstationen har antagits vara 3-5 minuter. Detta ger i snitt ca 3 besökare samtidigt på stationen. Dessutom finns 2 personer i personalen. Sammanlagt 5 personer.

Det antas att det befinner sig $16 + 5 = 21$ personer inom planområdet samtidigt under dagtid. Av dessa bedöms 4 befinna sig utomhus och resten inomhus.

2.2.2 Väg 46

Transporterade mängder

Uppgifter om mängden farligt gods som transporteras på väg 46 förbi planområdet och fördelningen på olika klasser har samlats in av Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB 2013). Uppgifterna är baserade på en undersökning som genomförts under en månad, september 2006, och anges med ett lägsta och högsta värde för antal ton som transporterats under månaden. Enligt MSB har det transporterats mellan 100 och 33 000 ton farligt gods på väg 46 under perioden.

Antalet transporter med farligt gods som årligen passerar planområdena kan beräknas ur detta genom multiplikation med en faktor 11 (istället för 12 för att ta hänsyn till att färre transporter sker under sommaren och långhelger). Uppgifterna kan sedan räknas om till antalet fullastade transportfordon genom att anta 23 ton per transport (16 ton för explosiva ämnen i klass 1). Detta innebär att det bedöms ha skett mellan 50 och 16 000 transporter med farligt gods under 2006 längs området. Med en trafikökning på ca 36 % mellan 2006 och 2020 (Vägverket 2009) innebär detta upp till mellan 65 och 22 000 transporter för år 2020.

MSB:s uppgifter är mycket ungefärliga och en jämförelse görs därför med nationella uppgifter som innebär att andel transporter med farligt gods utgör ca 4,5 % av det totala antalet godstransporter (SCB 2012).

Trafikverket anger att antalet godstransporter på väg 46 norr om Ulricehamn år 2010 uppgick till ca 530 per årsmedeldygn eller totalt drygt 190 000 godstransporter. Omräknat till år 2020 på samma sätt som ovan blir det årliga antalet transporter med farligt gods på väg 46 lika med ca 11 000. Detta antal ligger inom intervallet som anges av MSB och används i de fortsatta beräkningarna.

Även när det gäller vilka klasser av farligt gods som transporteras på väg 46 görs en jämförelse mellan MSB:s uppgifter för september 2006 och den mera omfattande nationella statistiken som MSB redovisar, se *tabell 2*.

Tabell 2. Jämförelse mellan fördelningen av de olika farligt gods klasser på väg 46 (september 2006) och nationellt.

Klass	MSB väg 46, 2006	MSB nationell statistik
1 Explosiva ämnen	0 %	0,1 %
2 Komprimerade gaser	0 %	7,7 %
3 Brandfarliga vätskor	41 %	70 %
4 Brandfarliga fasta ämnen	1 %	0,3 %
5 Oxiderande ämnen	0 %	0,6 %
6 Giftiga ämnen mm	0,2 %	0,3 %
8 Frätande ämnen	29 %	13 %
9 Övriga farliga ämnen	29 %	8,9 %
Totalt	100 %	100 %

Som synes är skillnaderna i fördelningen av vad som transporteras stora. Transporterna på väg 46 i nuläget och framöver kommer sannolikt ligga närmare de specifika uppgifterna för vägen än det nationella genomsnittet då vägen inte tillhör de stora transportleder där transporterna mellan stora producenter och konsumenter av farligt gods sker. Det kan dock inte uteslutas att vissa ämnen som inte transporterats där nu kan komma att transporteras framöver. Viktigast i detta sammanhang är ämnen i klass 2, komprimerade gaser som transporteras i betydande omfattning inom landet och som kan leda till betydande konsekvenser vid olyckor.

För de framtida transporterna utgås det därför från att halva andelen komprimerade gaser transporteras på väg 46 jämfört med nationella uppgifter, dvs 3,8 %. Samma antagande görs för klass 1 och 5 som transportera i små mängder men som också kan leda till stora olyckor.

Sammantaget innebär detta att vi antar att transporterna av farligt gods år 2020 kommer att ske enligt *tabell 3*.

Tabell 3. Transporter av farligt gods år 2020

Klass	Andel av transporter av farligt gods	Antal transporter 2020
1 Explosiva ämnen	0,05 %	5
2 Komprimerade gaser	3,8 %	410
3 Brandfarliga vätskor	39 %	4200
4 Brandfarliga fasta ämnen	1 %	110
5 Oxiderande ämnen	0,3 %	33
6 Giftiga ämnen mm	0,2 %	22
8 Frätande ämnen	28 %	3000
9 Övriga farliga ämnen	28 %	3000
Totalt	100 %	ca 11 000

Av klasserna ovan är det ämnen i 1,2,3 och 5 som kan leda till olyckor med betydande konsekvenser för planområdena. Dessa klasser omfattar var för sig ett stort antal olika ämnen med varierande farlighetsgrad. För att kunna genomföra en riskberäkning måste ämnen delas upp ytterligare vilket görs nedan utifrån tillgänglig statistik på området.

I klass 1 är det de massexplosiva ämnena som står för de betydande riskerna. Andelen massexplosiva ämnen sätts till 10 % (ØSA 2004).

För klass 2 anger den nationella statistiken att 23 % består av brandfarliga gaser och 0,2 % av giftiga gaser. Resten är varken brandfarlig eller giftig.

Andelen mycket brandfarlig vätska i klass 3 (bensin mm) sätts till 75 % (ØSA 2004).

För klass 5 räknas endast de oxiderande ämnen som bedöms kunna leda till en massexplosion, konservativt räknat uppskattas detta till en tredjedel av den totala mängden.

Detta ger följande antal transporter i de kategorier som främst bedöms innebära risker för planområdet, se *tabell 4*.

Tabell 4. Farligt gods på väg 46 år 2020 som medför betydande risker för planområdet

Klass och ämnesgrupp	Antal transporter/år
1.1 Masseexplosiva ämnen	1
2.1 Brandfarliga gaser	96
2.3 Giftiga gaser	1
3. Mycket brandfarliga vätskor	3 200
5.1 Oxiderande ämnen med explosionsrisk	11

Sannolikhet för olyckor på väg 46

Den exakta utformningen av väg 46 förbi planområdena är inte bestämt när denna utredning genomförs. Utgångspunkten är att utformningen görs så att sannolikheten för olyckor på väg 46 kan fås från Trafikverkets handbok ”Nybyggnad och förbättring – Effektkatalog” (Vägverket 2008). Risken för olyckor på en tvåfäلتsväg utanför tätort med en bredd större än 11,6 m och högsta tillåten hastighet på 70 km/h anges till 0,105 olyckor per miljon fordonskilometer och år eller ca $1,1 \times 10^{-7}$ per fordonskilometer och år. Andelen singelolyckor på den här typen av väg är ca 30 % vilket innebär att det vid 70 % av olyckorna är minst två fordon inblandade. Om vi bortser från olyckor med fler än 2 fordon inblandade, vilket inte påverkar resultatet nämnvärd så är risken för att ett fordon blir inblandat i en olycka lika med $1,1 \times 10^{-7} \times (1+0,7) = 1,8 \times 10^{-7}$ (SRV 1996).

I Osäkerhetsanalysen i avsnitt 2.5 behandlas konsekvenserna av en annan sannolikhet för olyckor,

2.3. Riskbedömning i den fysiska planeringen

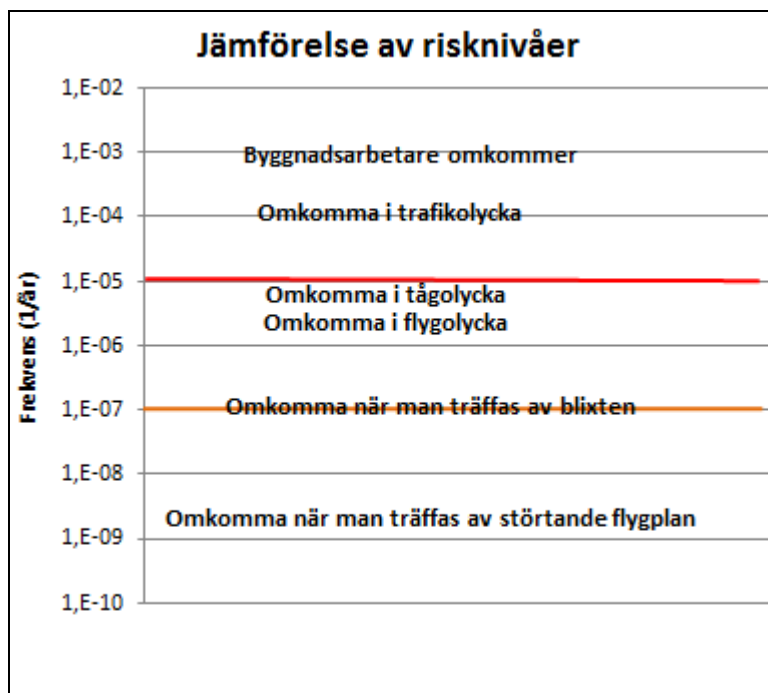
2.3.1 Vad är risker

Risker beror på att händelser kan inträffa som har oönskade konsekvenser. Viktiga frågor är: ”Hur ofta kan dessa händelser inträffa?” och ”Vad är följderna om den händelsen inträffar?”. Man talar om sannolikheten för en händelse och dess konsekvenser. Risk definieras därför oftast som sannolikheten för oönskade händelser multiplicerat med konsekvenserna av dessa händelser.

Sannolikheten brukar uttryckas som antalet gånger man förväntar att en händelse kommer att inträffa under ett år. Detta kan bli ett väldigt litet tal för händelser som inte förväntas inträffa så ofta. En sannolikhet på 0,001 per år innebär att olyckan förväntas ske på en gång på 1000 år. Sannolikheten för olyckor med farligt gods är oftast mycket lägre, exempelvis 0,000 001 per år eller en gång på 1 000 000 år (matematiskt kan detta uttryckas som 1×10^{-6} per år).

En olyckshändelse kan få många olika konsekvenser: materiella skador, miljöskador, skadade personer och omkomna personer. Det är svårt att beräkna skador på miljön, byggnader och personer då man även måste medta hur svår skadan är. Det är enklare (rent utredningsmässigt) att räkna på antalet personer som förväntas omkomma. Därför uttrycks konsekvensen av en olyckshändelse med farligt gods oftast som antalet omkomna. En bakomliggande tanke är att antalet skadade och övriga skador är proportionerligt till antalet omkomna. Även när man sätter kriterier för risknivåer vid transport av farligt gods talar man mest om antalet omkomna.

Risker finns överallt omkring oss. Några risker och deras sannolikheter anges i *figur 5*.



Figur 5. Exempel på olika risknivåer som finns i samhället. 1,E-2 betyder 1×10^{-2} eller en gång på 100 år. De röda och orangea sträckorna är kriterier för bedömning av risknivåer och förklaras i *avsnitt 2.3.2*

Vid riskutredning för den fysiska planeringen skiljer man på individrisk och samhällsrisk. Individrisken är risken för en person att omkomma i en olycka när han/hon befinner sig på en specifik plats i närheten av en sk. riskkälla. Man utgår från att personen befinner sig på denna plats under ett helt år. Risken uttrycks som risken att omkomma i en olycka under det året. Individrisken är ett mått på hur farligt det är på en viss plats och tar inte hänsyn till hur många människor som kommer att befinna sig på platsen. Individrisken är ett lämpligt mått vid riskbedömning för områden där det endast kommer att vistas ett fåtal människor.

Samhällsrisk är ett mått på hur stora olyckor en riskkälla kan orsaka. Detta beror dels på riskskällans farlighet men även på hur många människor som brukar befinna sig i riskkällans omgivning. Detta mått är användbart om planeringen innebär att många människor kommer att befinna sig inom 150 m från en transportled för farligt gods. Samhällsrisk anges som sannolikheten för olyckor där minst ett visst antal personer omkommer.

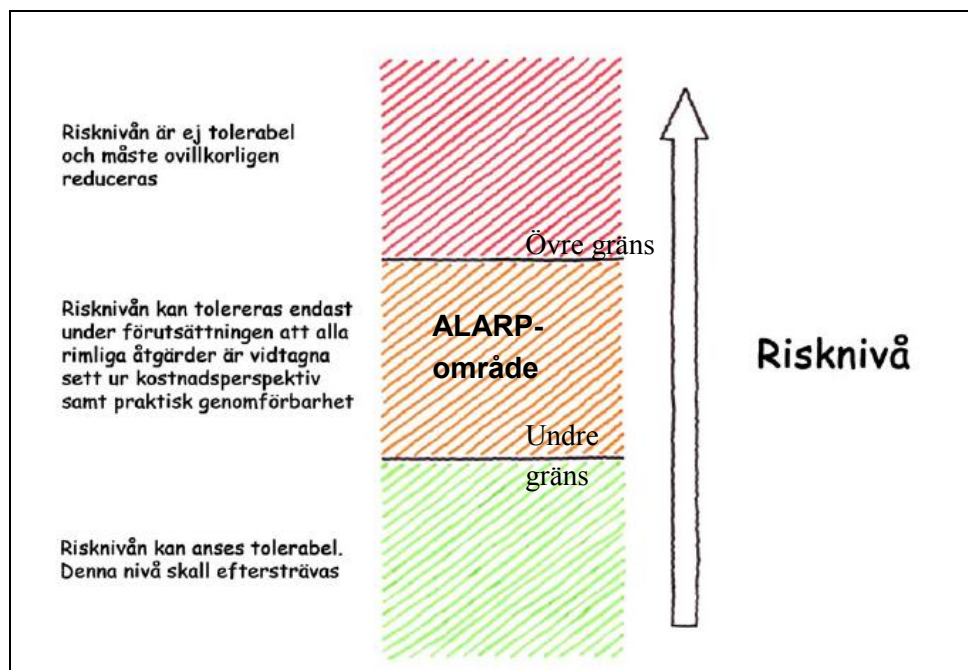
Samhällsrisk återges i ett FN-diagram där F står för frekvens och N för antalet omkomna. Det som anges är med vilken frekvens (F) olyckor med ett visst antal

omkomna (N) förväntas förekomma inom området. Detta ger en sk. FN-kurva för området.

2.3.2 Bedömningsgrunder för risker vid transport av farligt gods

Kvantitativa kriterier för individrisk

I många fall, främst när det inte finns särskilda kommunala krav, tas kriterier för vad som kan bedömas vara en acceptabel risknivå från rapporten ”Värdering av risk” som tagits fram på uppdrag av dåvarande Räddningsverket (Räddningsverket ingår numera i Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB) (SRV 1997). I rapporten används en övre och en undre gräns, se *figur 6*. Om den övre gränsen överskrids bedöms att risknivån är så hög att den inte kan tolereras.



Figur 6. Risknivåer och gränserna mellan dem (Rtj Storgöteborg 2004).

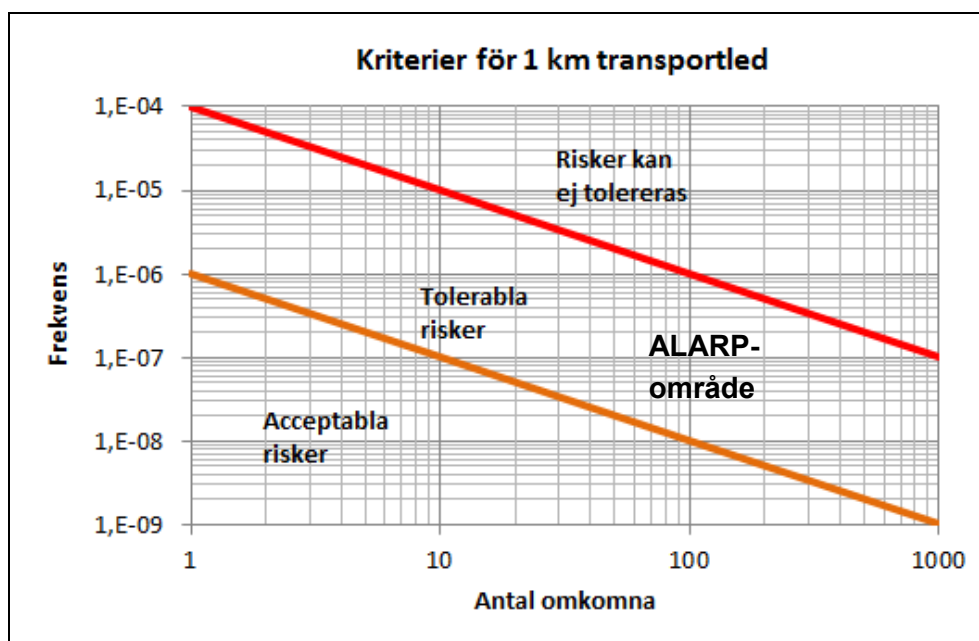
För individrisken ligger den övre gränsen på 1×10^{-5} per år (en gång på 100 000 år) och den undre på 1×10^{-7} per år (en gång på 10 000 000 år). Den undre gränsen ligger under risken att omkomma till följd av naturolyckor, vilket innebär att en sådan risknivå inte ger en signifikant påverkan på individens totala risknivå. Om risknivån ligger under denna gräns så anses den vara acceptabel och inga ytterligare åtgärder krävs.

Den övre gränsen motsvarar högst en tiondel av den totala dödsfallsrisken för olika grupper i samhället. Om risknivån ligger över denna gräns så skall åtgärder vidtas och effekten av dessa åtgärder skall verifieras (Lst 2006).

Om risknivån ligger mellan den undre och den övre gränsen, det sk ALARP-området så skall alla rimliga åtgärder vidtas för att minska risknivån. Efter detta betraktas risknivån som tolerabel. Beräkningar av effekten av risknivåer krävs normalt inte.

Kvantitativa kriterier för samhällsrisk

Även för samhällsrisk finns det kriterier i ovannämnda rapport. Kriterierna utgår från samhällsrisknivåer för ett område på båda sidor om en sträcka av 1 km längs transportleden för farligt gods, se *figur 7*.

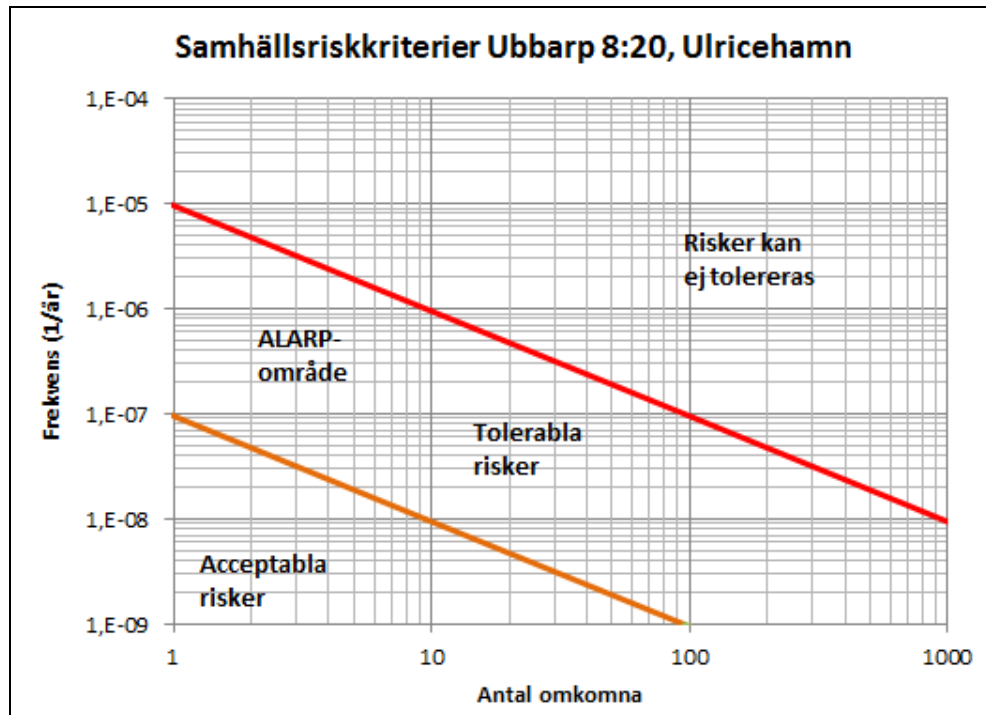


Figur 7 Riskkriterier för dubbelsidig bebyggelse längs 1 km transportled för farligt gods.

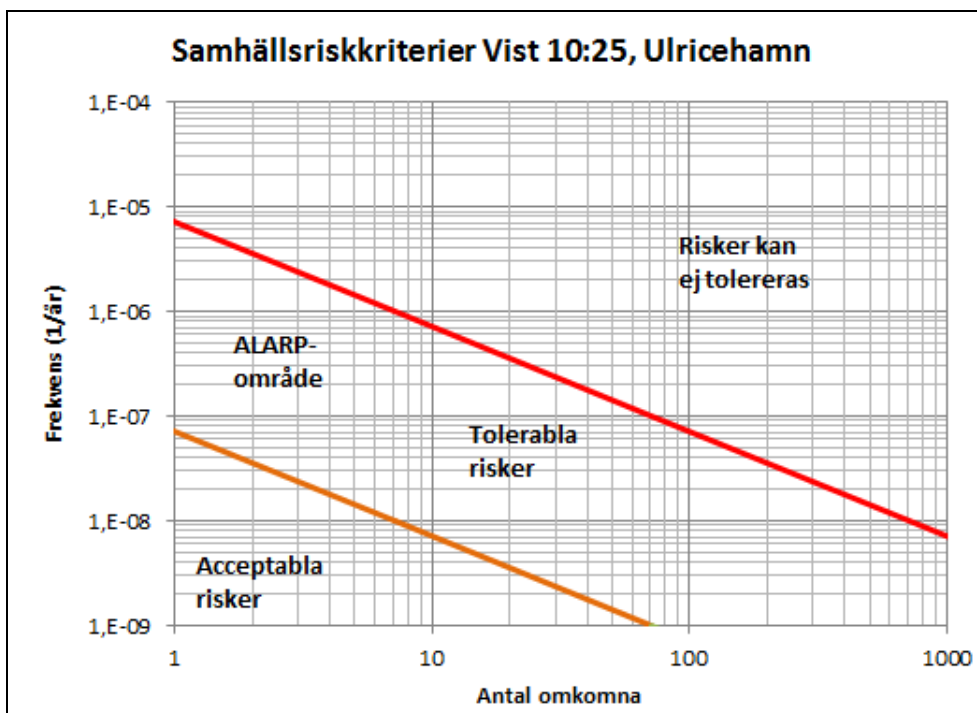
Kriterier i *figur 7* innebär till exempel att en olycka med högst en omkommen accepteras högst en gång på 1 000 000 år (orangea linjen). Olyckor med en omkommen kan inte tolereras oftare än en gång per 10 000 år (röda linjen). Olyckor med 10 omkomna kan accepteras om de är så sällsynta som en gång på 10 000 000 år. Om dessa olyckor förekommer oftare än en gång på 100 000 år så kan detta inte tolereras.

När risknivån ligger i det acceptabla området så krävs inga ytterligare åtgärder. Ligger risknivån i området med tolerabla risker (ALARP-område) så skall rimliga skyddsåtgärder vidtas.

Kriterierna ovan gäller för 1 km område längs transportleden. Kriterier för de aktuella planområdena beräknas utifrån områdets längd längs transportleden och att planområdet endast ligger på ena sidan av leden, se *figur 8 och 9*.



Figur 8. Riskkriterier omräknade för Ubbarp 8:20 som sträcker sig ca 190 m längs vägen

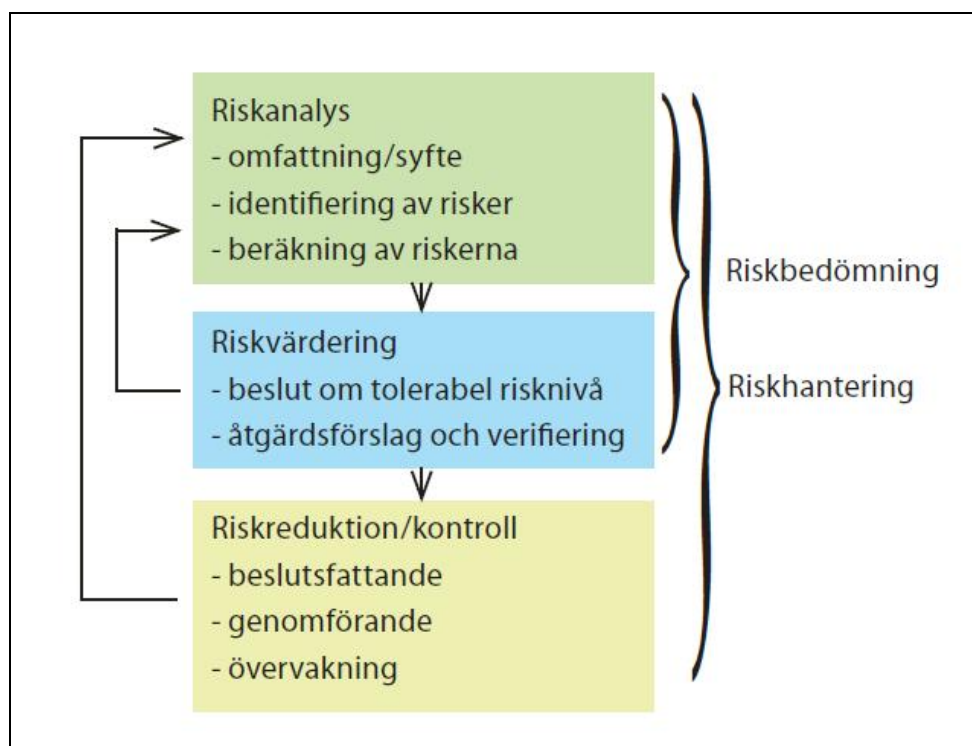


Figur 9. Riskkriterier omräknade för Vist 10:25 som sträcker sig ca 143 m längs vägen

2.3.4 Metodik vid riskhantering i den fysiska planeringen

Krav på hantering av risker i den fysiska planeringen finns i plan- och bygglagen och miljöbalken. Hälsa och säkerhet skall beaktas så tidigt som möjligt i detaljplaneprocessen. Ofta startar detta arbete redan i programarbete för detaljplanen för att sedan bli mer detaljerat i planarbetet. Riskfrågan bör då vara så pass utredd att den kan utgöra ett beslutsunderlag för att avgöra om risken anses tolerabel eller inte. Slutsatserna från riskbedömningen bör föras in i planhandlingarna. Om riskreducerande åtgärder krävs för att nå en acceptabel risknivå ska dessa om möjligt föras in som planbestämmelser på plankartan. Åtgärder som inte omfattas av detaljplanen bör befastas på annat sätt, till exempel genom avtal.

Riskhanteringsprocessen kan delas upp i tre delar; riskanalys, riskvärdering och riskreduktion/kontroll, se *figur 10* (Lst 2006). I den första delen beräknas riskerna, i den andra delen bedöms de och åtgärder föreslås och i den tredje delen tas beslut om åtgärderna.



Figur 10. Schema över riskhanteringsprocessen (Lst 2006)

I denna rapport genomförs den första delen – riskanalys – samt ges input till den andra delen – riskvärdering genom att riskerna jämförs med kriterier och förslag till åtgärder ges. Själva beslutet om hur riskerna skall värderas och den fortsatta hanteringen tas i kommunen med möjlighet för länsstyrelsen att överpröva beslutet.

Förslag till riskreducerande åtgärder ges redan vid risknivåerna inom ALARP-området, kravet på verifiering av dessa åtgärder aktualiseras normalt inte om inte risknivåerna överskrider gränsen för det tolerabla.

2.3.5 ALARP-området

ALARP-området är området i riskkriterierna där riskerna är lägre än det som inte kan tolereras men högre än det som kan accepteras utan vidare. ALARP betyder As Low As Reasonably Practicable, på svenska betyder detta att risknivån skall göras så låg som är praktiskt möjligt med rimliga åtgärder när risknivån hamnar i detta område.

Området spänner över en faktor 100 i risknivåer, de lägsta nivåerna inom området är hundra gånger lägre än de högsta nivåerna. Området är så pass stort beroende på den osäkerhet som alltid finns i riskberäkningar. Ofta anses att osäkerheten i

resultaten av en riskberäkning kan vara så högt som en faktor 10, beroende på alla okända faktorer som ingår. Att ha ett brett område där det finns krav på viss hänsynstagande av riskerna säkerställer att inga risknivåer över det tolerabla släpps igenom utan vidare.

Kraven på skyddsåtgärder inom ALARP-området är att alla rimliga skyddsåtgärder, sett ur kostnadsperspektiv och praktiskt genomförbarhet, är vidtagna.

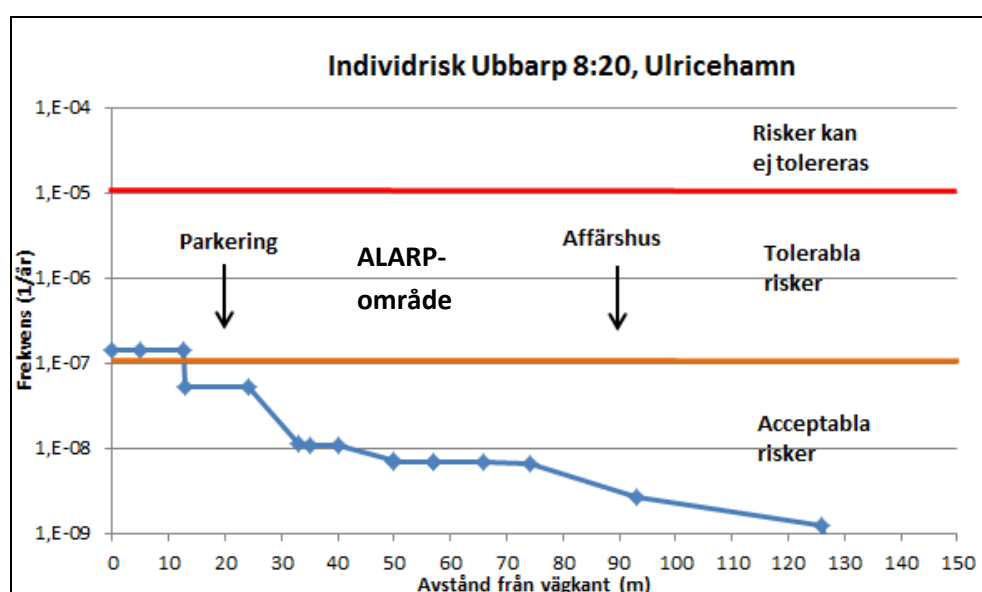
2.4 Resultat transport av farligt gods

I detta kapitel redovisas beräkningsresultaten för individrisk och samhällsrisk.

I bilaga 1 redovisas utgångspunkterna och beräkningsmetoden för resultaten som visas här.

2.4.1 Ubbarp 8:20

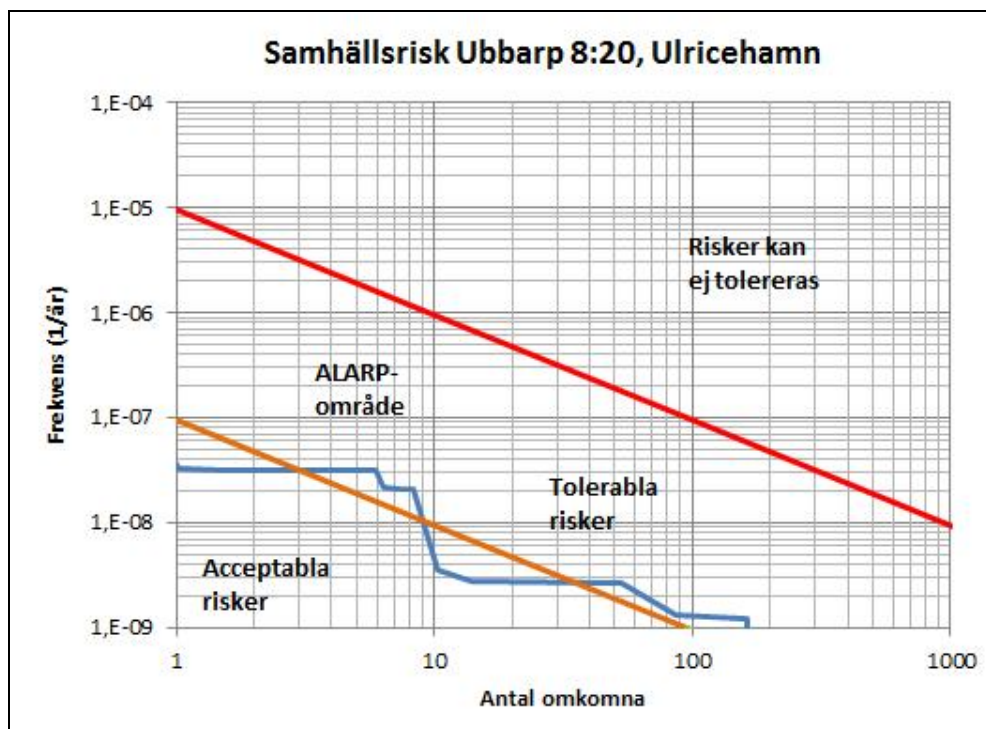
I figur 11 redovisas individrisken i området från närheten till transportleden för farligt gods.



Figur 11. Individerisken ligger på gränsen mot ALARP-området inom ca 13 m från vägen

Figur 11 visar att individrisken inom 13 m från vägen ligger något över gränsen mot ALARP-området för att sedan avta.

I figur 12 redovisas samhällsrisk för Ubbarp 8:20.



Figur 12. Samhällsrisk för den planerade bebyggelsen på Ubbarp 8:20 överskrider gränsen mot ALARP-området något.

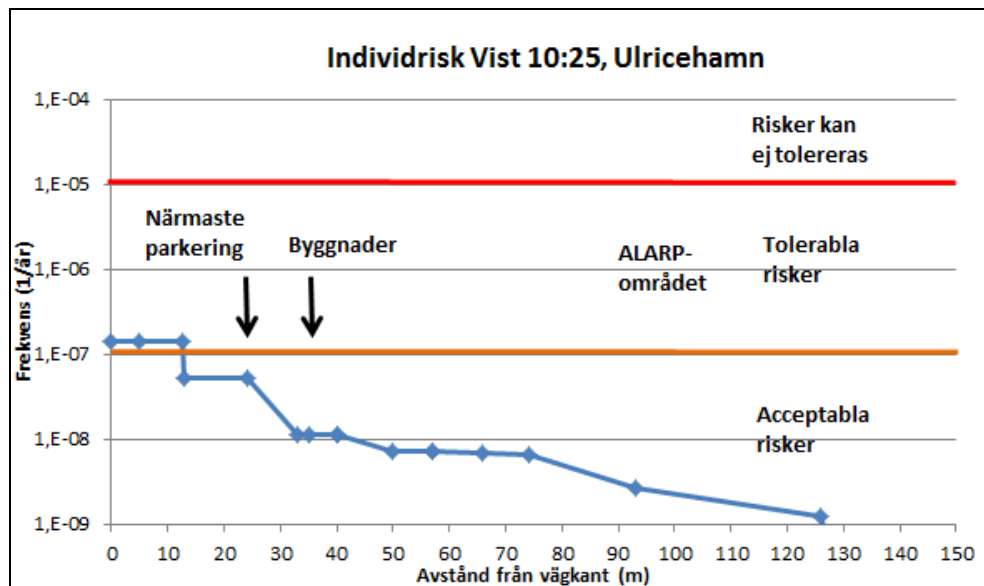
Av figur 12 framgår att samhällsrisk ligger delvis i ALARP-området.

Överskridandet är relativt litet men det bör utredas vilka rimliga åtgärder som kan vidtas för att minska risknivån, se avsnitt 2.3. Detta görs i avsnitt 2.5.

I bilaga 2 studeras samhällsrisk vid andra placeringar av affärshuset.

2.4.2 Vist 10:25

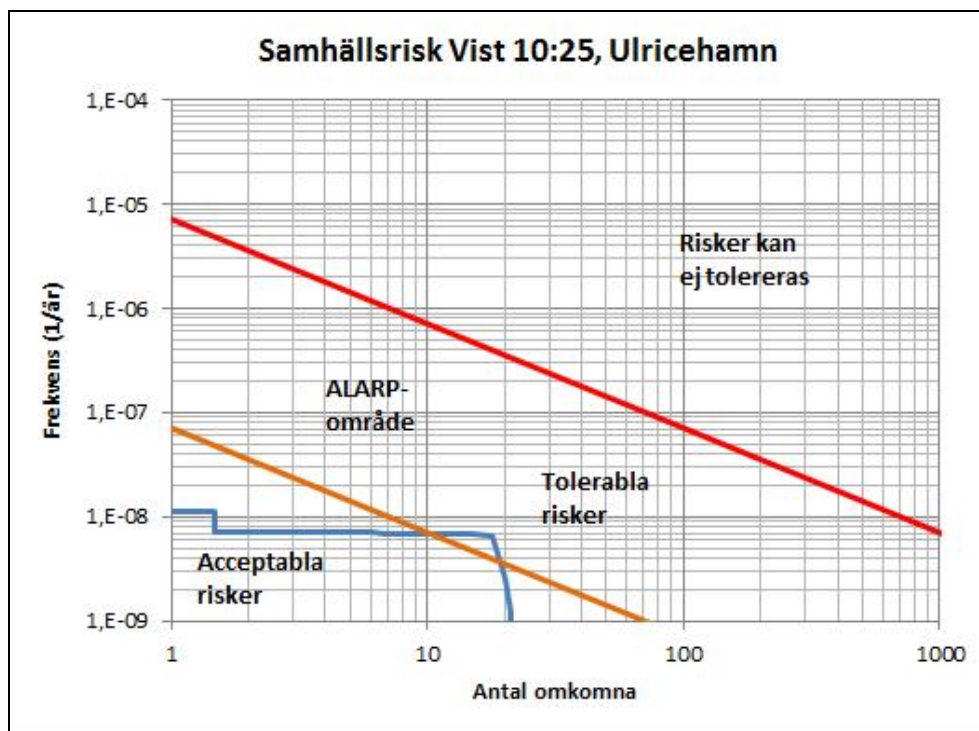
I figur 13 visas individrisken för Vist 10:25.



Figur 13. Individrisken ligger på gränsen mot ALARP-området inom ca 13 m från vägen

Figur 13 visar att individrisken inom 13 m från vägen ligger något över gränsen mot ALARP-området för att sedan avta.

I figur 14 visas samhällsrisk för Vist 10:25



Figur 14. Samhällsrisk för den planerade bebyggelsen på Vist 10:25 överskrider gränsen mot ALARP-området något.

Figur 14 visar att samhällsriskkurvan överskrider gränsen till ALARP-området. Överskridandet är relativt litet men det bör utredas vilka rimliga åtgärder som kan vidtas. Detta görs i avsnitt 2.6.

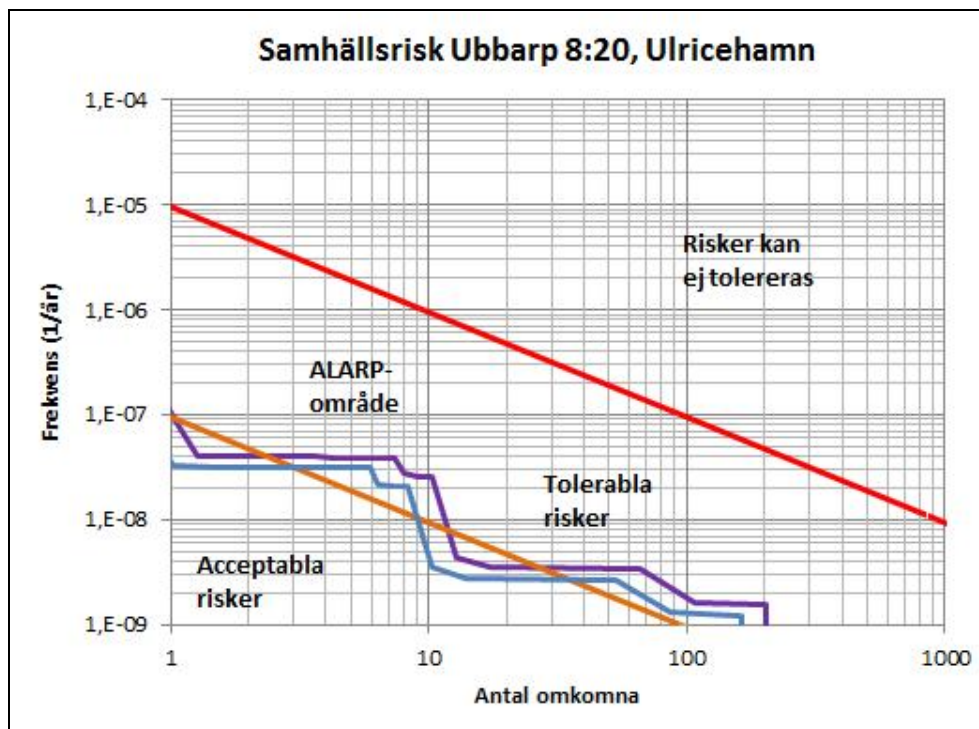
2.5. Osäkerhetsanalys

Det finns alltid osäkra faktorer i beräkningar av risker i samband med transporter av farligt gods förbi områden där det vistas människor. Eftersom det handlar om en prognos för en framtida situation så är osäkerheten i vilka mängder farligt gods som kommer transporteras förbi området år 2020 av betydelse. Detta är också viktigt då redan uppgifterna om transporterade mängder i nuläget är ganska osäkra. För att hantera detta har mängderna farligt gods i de mest betydelsefull kategorierna valt på ett konservativt sätt, dvs vi har utgått från väl tilltagna mängder farligt gods som sannolikt är högre än vad som kommer att transporteras i verkligheten.

Då den exakta utformningen av vägen inte är känd ännu så finns det en viss osäkerhet avseende utformning och hastighetsgränser som kan påverka risksituationen. För att hantera detta har en hastighet på 70 km/h antagits på vägen, möjligen kommer hastighetsgränsen att vara 50 km/h. Detta skulle i så fall leda till en något högre olycksfallsfrekvens (enligt Vägverkets statistik) men en lägre sannolikhet för skador som leder till utsläpp av farligt gods vid dessa olyckor, se tabellen för sannolikhet för utströmning av mer än 100 kg farligt gods i *figur 4 i bilaga 1*. Den totala effekten bedöms vara att risknivåerna inte ökar på grund av denna ändring i hastighet, snarare tvärtom.

En källa till osäkerhet är att det inte med säkerhet går att förutspå hur många personer som kommer att vistas inom området.

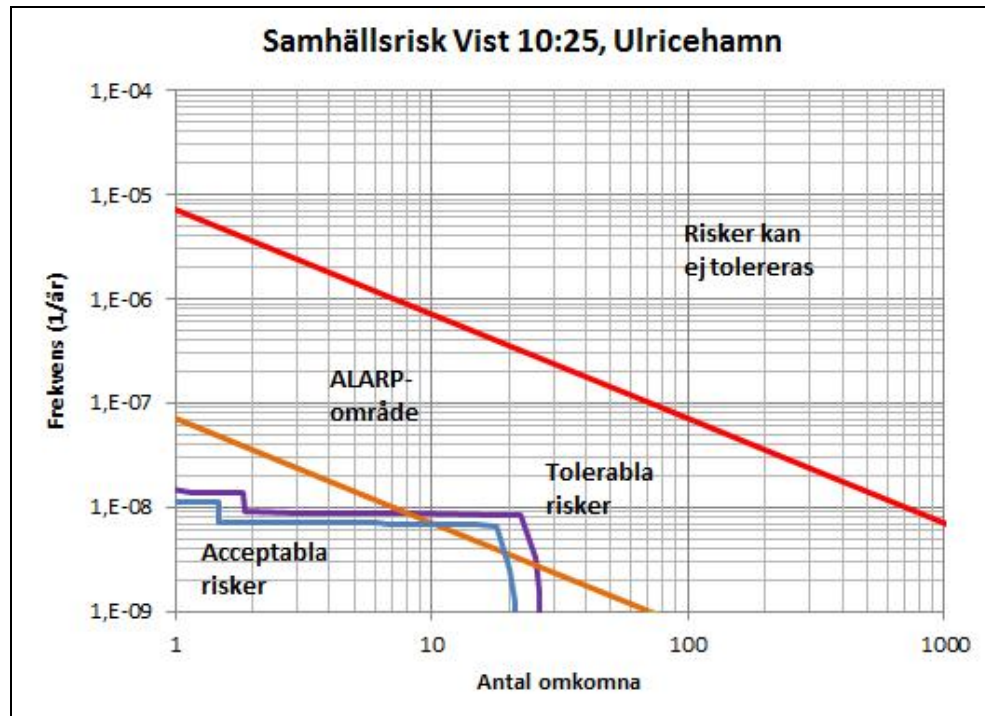
För att kunna bedöma hur denna osäkerhet påverkar våra slutsatser och samtidigt säkerställa att vi inte underskattar själva olycksrisken har en beräkning genomförts för området där såväl sannolikheten för olyckor som antalet personer inom området har ökat med 25 %. I *figur 15* nedan visas resultaten för Ubbarp 8:20.



Figur 15 Osäkerhetsanalysen visar samhällsriskerna om såväl antalet transporter som antalet personer inom området ökas med 25 % (lila linje) jämfört med vad som antagits tidigare (blå linje).

Figur 15 visar att samhällsriskerna ligger i ALARP-området på ett mera påfallande sätt vid en ökning av olycksrisken och antalet personer med 25 %.

I figur 16 nedan visas resultaten för samhällsriskerna för Vist 10:25.



Figur 16 Osäkerhetsanalysen visar samhällsrisken om såväl antalet transporter som antalet personer inom området ökas med 25 % (lila linje) jämfört med vad som antagits tidigare (blå linje).

Figur 16 visar att överskridandet av gränsen till ALARP-området ökar något vid ökad olycksfrekvens och persontäthet men att det fortfarande är relativt litet.

2.6. Diskussion och slutsatser transport av farligt gods

2.6.1 Ubbarp 8:20

Samhällsriskerna för Ubbarp 8:20 ligger inom området där ytterligare åtgärder bör utredas (ALARP-område, *se avsnitt 2.3.5*). Individriskerna i området är acceptabel från 13 m avstånd från vägen utan vidare åtgärder.

Överskridandet av gränsen för acceptabla risker – särskilt i osäkerhetsanalysen – beror på flera scenarier som främst orsakas av olyckor med utsläpp av brandfarliga gaser (se även *bilaga 1*).

Åtgärder för att minska risker från olyckor med farligt gods bör i första hand inrikta sig på att minska sannolikheten för att dessa olyckor inträffar. En åtgärd som förefaller rimligt är att förse vägen förbi planområdet med ett vägräcke anpassat för tung trafik som kan minska risken att tanken på transportbilen för farligt gods skadas när det väl inträffar en olycka. Enligt uppgift (VTI 2002, Vägverket 2009) minskar ett lämpligt vägräcke följderna av en olycka till ungefär hälften. Vägräcket föreslås på sträckan förbi Ubbarp 8:20. Denna åtgärd är desto mer motiverat då vägen delvis kommer att gå på vägbank förbi området. Åtgärden bör kompletteras med skyddsåtgärd som hindrar att farliga vätskor når planområdet vid en olycka med farligt gods på vägen. Utformningen kan ske genom exempelvis en vall eller dike längs vägen men den slutgiltiga utformningen kan endast avgöras utifrån mark och höjdförhållanden på plats, d.v.s. vid projekteringen av åtgärden.

För att få en större flexibilitet i detaljplanen har kompletterande beräkningar genomförts som visar risknivåerna om affärshuset byggs på olika avstånd från väg 46. Dessutom har effekten av de i rapporten föreslagna skyddsåtgärderna beräknats utifrån en uppskattad effekt av dessa åtgärder. Dessa beräkningar, som redovisas i *bilaga 2*, visar att på ett avstånd av mer än 80 m från vägen räcker de i rapporten föreslagna åtgärder för att uppnå acceptabla risknivåer. Vid avstånd mellan 30 och 80 m krävs ytterligare åtgärder för att acceptabla risknivåer skall uppnås.

Skyddsåtgärder som kan vara aktuella är:

- Fasader mot vägen och på sidorna skall utföras i EI 30, detta gäller även fönstertygorna.
- Utrymning skall vara möjligt från den sidan av byggnaden som inte vetter mot vägen.
- Friskluftsintaget skall vara så långt från vägen som praktiskt möjligt.

Det rekommenderas att skyddsåtgärder studeras närmare om affärshuset planeras i zonen 30 - 80 m från vägen då det finns olika sätt att placera huset och parkeringsplatsen som ger olika risknivåer. Vilka skyddsåtgärder som behövs bör därför anpassa till den risknivån som uppkommer vid den planerade områdesindelningen.

2.6.2 Vist 10:25

Samhällsrisk för Vist 10:25 ligger något inom området där ytterligare åtgärder bör utredas (ALARP-område, *se avsnitt 2.3.5*). Individrisken i området är acceptabel från 13 m avstånd från vägen utan vidare åtgärder.

Då överskridandet är mindre än för Ubbarp 8:20 bedöms det tunga vägräcket som rekommenderas där inte vara rimligt i det här fallet. Däremot bör det vara rimligt att utföra byggnaderna i svårantändligt material, även med tanke att det handlar om en fastighet med tankstation, *se kapitel 3*. Denna åtgärd rekommenderas därför för Vist 10:25. Dessutom rekommenderas en skyddsåtgärd som hindrar att farliga vätskor når planområdet vid en olycka med farligt gods på vägen på samma sätt som för Ubbarp 8:20.

3. Risker tankstationen

3.1 Risker vid tankstationer

På tankstationer hanteras brandfarliga vätskor och i vissa fall även brandfarliga gaser. Olyckshändelser kan leda till utsläpp av dessa vätskor och gaser som då kan antändas och leda till personskador och materiella skador i omgivningen.

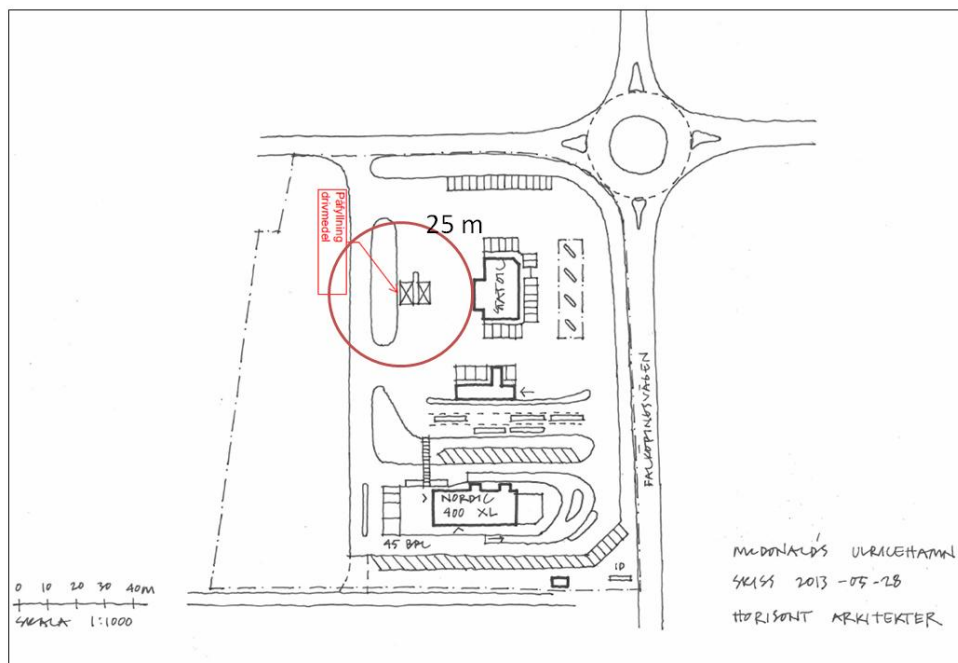
Tidigare analyser (Stockholm 2002) har visat att den dimensionerande olyckan – den största olyckan som med viss sannolikhet kan komma att inträffa – var utsläpp och antändning av 4-5 m³ bensin vid en olycka under påfyllning av tankstationens bränslecisterner. Mängden motsvarar ungefär tömning av ett fack i en tankbil. Detta förväntas orsaka en sk pölbrand med en yta på ca 100 m².

Övriga skadehändelser vid tankstationen förväntas leda till olyckor med mindre konsekvenser.

3.2 Områdesbeskrivning

Områdets indelning framgår av *figur 17*. Läget på påfyllningsplatsen för bränslecisternerna på tankstationsområdet har angivits. Påfyllningsplatsen är den mest betydande riskkällan på tankstationer.

Utanför planområdet ligger närmaste bostadshus ca 60 m österut.

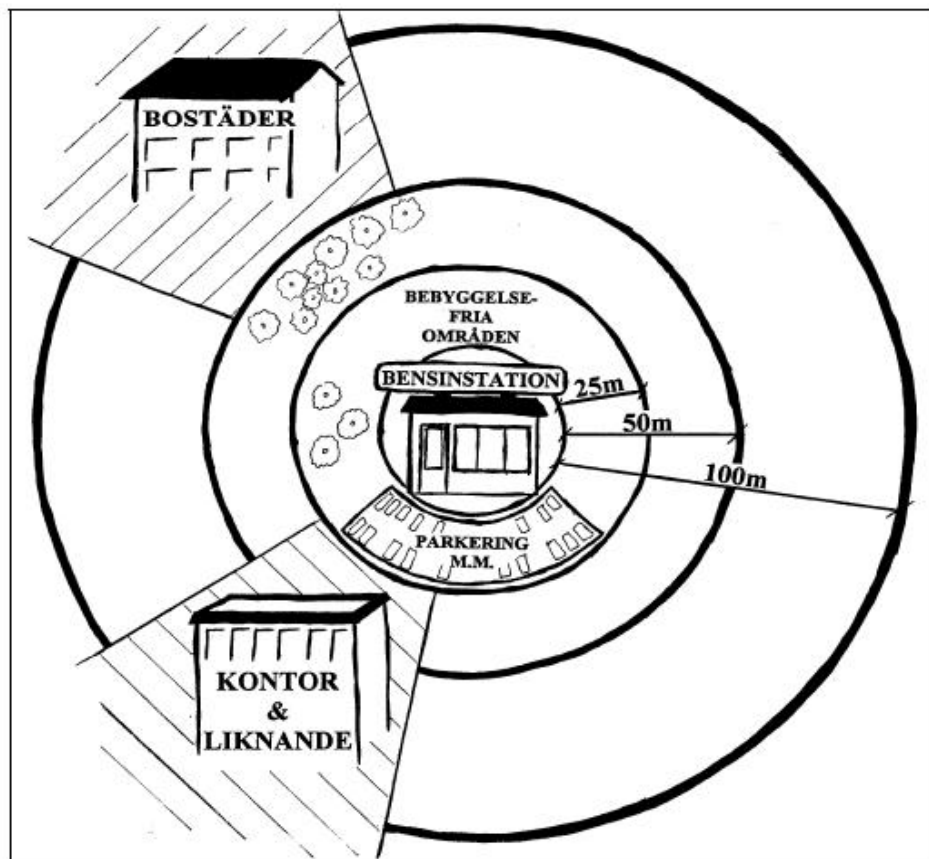


Figur 17 Skiss över området med avståndet 25 m till påfyllningsplatsen.

3.3 Regelverket

Myndigheten för Samhällsskydd och beredskap anger som riktvärden ett skyddsavstånd på 25 m mellan påfyllningsplats för cisterner och plats där människor vanligen vistas som exempelvis kontor, butik och servering (SRV 2008). Från mätarskåpen (bensinpumparna) anges ett avstånd av minst 18 m.

Länsstyrelsen i Stockholms län har behandlat riskfrågan kring tankstationer i rapporten: "Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer" (Lst AB-län, 2000). Där fastslås att risksituationen och olägenheterna för människor och miljö alltid skall analyseras och bedömas inom 100 meter från en bensinstation med medelstor försäljningsvolym. Ett minimi avstånd på 50 m bör hållas från bensinstation till bostäder, daghem, ålderdomshem och sjukhus samt samlingsplatser utomhus där oskyddade människor uppehåller sig (t.ex. uteservering, lekplats m.m.), se *figur 18*.



Figur 18. Rekommenderade skyddsavstånd till bensinstation (Lst AB-län 2000)

3.4 Bedömning av risker

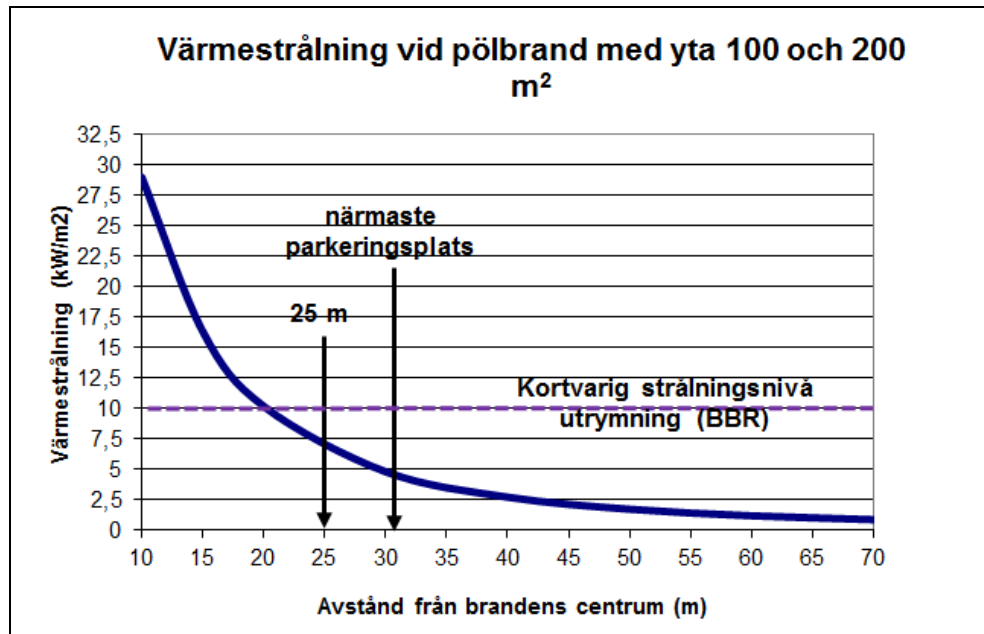
3.4.1 Dimensionerande skadefall

Vid tankstationer är det främst riskerna för brand och explosion som bör beaktas. Dessa risker är kopplade till utsläpp och antändning av bensin eller andra brandfarliga vätskor och gaser. Utsläpp kan förekomma vid matarskåpen och vid påfyllningsplatsen för cisternerna. Vid matarskåpen handlar det främst om mindre utsläpp upp till ca 100 liter. Vid påfyllningsplatsen kan de utsläppta mängderna vara större och kan maximalt uppgå till ca 5 m³, motsvarande tömning av ett helt fack på en tankbil. Även tidigare analyser vid andra tankstationer (Stockholm 2002) har visat att den dimensionerande olyckan – dvs. olyckan utifrån vilken skyddsavstånd och -åtgärder skall fastställas – är utsläpp och påföljande antändning av 4-5 m³ bensin.

Ett sådant utsläpp bedöms kunna leda till en sk pölbrand med en yta på ca 100 m². Pölbranden kommer att vara centrerad kring påfyllningsplatsen.

3.4.2 Konsekvenser av det dimensionerande skadefallet

En pölbrand med ytan 100 m² påverkar den närmaste omgivning främst genom den värmestrålningen som uppstår. Nivån på värmestrålningen har beräknats med den metodik som anges av FOA (FOA 1997), se *figur 19* för resultaten.



Figur 19 Värmestrålning vid dimensionerande olycka på tankstationen. Boverkets gränsvärden för kortvarig strålning anges med streckade linjer

På 25 m avstånd uppgår värmestrålningen av en pölbrand med diameter 100 m² till ca 7 kW/m². Konsekvensen av denna strålning för bebyggelsen är att plast- och trämaterial skadas men inte förväntas antändas.

Närmaste plats där personer kommer att vistas mera regelbundet i närheten av påfyllningsplatsen är parkeringsplatsen vid stationsbyggnaden som ligger på något mer än 30 m från påfyllningsplatsen. Strålningsnivån uppgår där till ca 5 kW/m².

Strålningsintensiteten är ungefär hälften av vad Boverkets Byggregler (BBR) anger som acceptabel vid kortvarig exponering vid utrymning av byggnader 10 kW/m². Denna strålning ligger under nivån som ger stark smärta vid exponering på ca 10 sekunder vilket bedöms vara en rimlig tid för att sätta sig i säkerhet. Andel första

grads brännskador bedöms uppgå till mindre än 1 % vid den exponeringen enligt holländska källor (VROM 2005)

Riskerna för bostadsbebyggelsen utanför planområdet som ligger ca 60 m från påfyllningsplatsen bedöms vara minimala. Värmestrålningen från den dimensionerande olyckan uppgår där till ca 1 kW/m² vilket är samma nivå som solljusets strålning. Bostadsbebyggelsen ligger dessutom utanför den zon på 50 m som rekommenderas av länsstyrelsen i Stockholms län.

3.5 Slutsatser

Riskerna från tankstationen inom planområdet bedöms vara små. Inga skyddsåtgärder krävs utöver det som behövs för transporter av farligt gods på väg 46, se *avsnitt 2.6.2*.

Norconsult AB
Väg och Bana/Trafik

Herman Heijmans
herman.heijmans@norconsult.com

4. Referenser

COWI 2013	Trafikutredning för exploatering vid Ubbarp, norr om Ulricehamnsmotet; COWI 2013
FOA 1997	Vådautsläpp av brandfarliga och giftiga gaser och vätskor Metoder för bedömning av risker, FOA, september 1997
Lst 2006	Riskhantering i detaljplanprocessen, Länsstyrelserna Skåne län, Stockholms län och Västra Götalands län, september 2006
Mc Donalds 2013	E-post från Hans-Åke Nilsson, Senior Construction Manager, Development, Svenska McDonalds AB, 2013-08-20
MSB 2013	MSB:s databas över transporter av farligt gods 2006, www.msb.se
PGS1 2005	Methode voor het bepalen van mogelijke schade, PGS1, Dutch Organization for Applied Scientific Research under supervision of the Committee for the Prevention of Disasters, 2005.
Rtj Storgöteborg 2004	Riktlinjer för riskbedömningar, Räddningstjänst Storgöteborg 2004
SCB 2012	Inrikes godstransporter med svenska lastbilar fördelat på ADR/ADR-S klassificering, 2011, www.scb.se
SRV 1996	Farligt gods – Riskbedömning vid transport, Räddningsverket 1996
SRV 1997	Värdering av risk; FoU rapport, Räddningsverket 1997
SRV 2008	Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer, Räddningsverkets handbok, maj 2008

Statoil 2013	E-post från Dan Pettersson Etableringsansvarig Väst, Network Development & Operations, Statoil Fuel & Retail i Sverige AB, 2013-08-12
Stockholm 2002	Risikanalyt Statoils bensinstation på Birger Jarlsgatan 68, Tyréns 2002
Trafikverket 2012	Väg 40 Utbyggnad av delen Dällebo-Hester – Projektinformation juni 2012, Trafikverket
VROM 2005	Guidelines for quantitative risk assessment, PGS 3; The Netherlands Ministry of Spatial Planning, Housing and the Environment and Ministry of Transport, Public Works and Water Management, the Hague, the Netherlands, 2005
VTI 2002	Trafiksäkerhetsutvecklingen i Sverige fram till år 2001; VTI rapport 486, 2002
Vägverket 2008	Effektsamband för vägtransportsystemet , Nybyggnad och förbättring – Effektkatalog, Vägverkets publikation 2008:11
Vägverket 2009	Effektsamband för vägtransportsystemet. Gemensamma förutsättningar, Kap 1 Inledning, Vägverket publikation 2009:150, 2009
ØSA 2004	Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen; Øresund Safety Advisers AB, 2004

Bilaga 1, riskberäkning väg

Innehåll

1. Inledning	2
1.1 Beräkningsmetod	2
1.1.1 Inledning	2
1.1.2 Sannolikhetsberäkning	2
1.1.3 Konsekvenser	4
1.2 Ingångsdata till scenarieberäkningar	5
2. Aktuella scenarierna	8
2.1. Scenarier med sprängämnen, klass 1.1	8
2.1.1 Sannolikheter	8
2.1.2 Konsekvenser	9
2.2 Scenarier med brandfarliga gaser, klass 2.1	16
2.2.1 Scenario Jetflamma	16
2.2.2 Scenario Gasbrand vid momentant utsläpp, Gasbrand M ...	18
2.2.3 Scenario Gasbrand vid kontinuerligt utsläpp, Gasbrand KT och KL	18
2.2.4 Scenario Gasexplosion vid momentant utsläpp, Gasexplosion M	19
2.2.5 Scenario Gasexplosion vid kontinuerligt utsläpp, Gasexplosion KT och KL	20
2.2.6 Scenario BLEVE	21
2.3 Scenarier med giftiga gaser, klass 2.3	21
2.3.1 Scenario Gasmoln M	22
2.3.2 Scenario Gasmoln K	23
2.4. Scenarier med mycket brandfarliga vätskor, klass 3.1	24
2.4.1 Scenarier Pölbrand S och M	24
2.5. Scenarier med oxiderande ämnen, klass 5.1	26
2.5.1 Scenario Explosion S och M	26
3. Beräkningsresultat	29
4. Referenser	33

1. Inledning

1.1 Beräkningsmetod

1.1.1 Inledning

Riskberäkningsmetoden kan delas upp i fyra steg.

1. Beräkning av sannolikhet för olyckor med olika ämnen
2. Beräkning av sannolikhet av olika scenarier utifrån händelseträd
3. Beräkning av konsekvenserna av dessa scenarier avseende antalet omkomna utomhus och inomhus
4. Sammanräkning av resultaten som individrisk och samhällsrisk

Alla beräkningar genomförs i excelblad. Dessa excelblad finns för insyn för myndigheterna och endast vissa utdrag publiceras här.

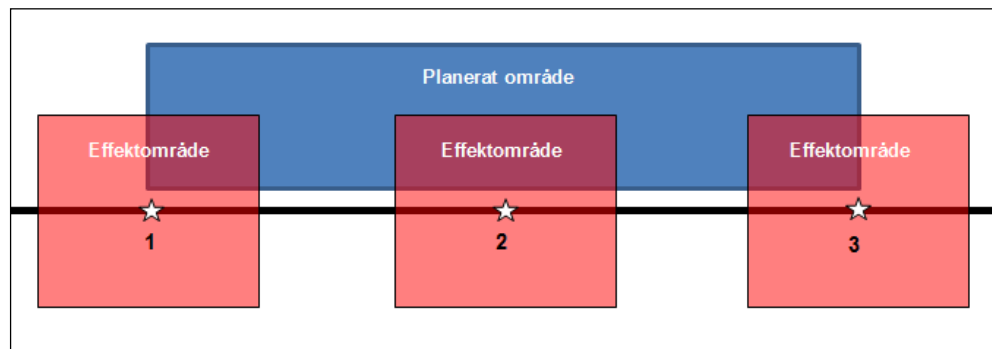
Sannolikheter och effektområdets storlek har, för klass 2.1, klass 2.2 och klass 3 tagits från den nederländska beräkningsmetoden RBMII som är en av den nederländska staten godkänd metod för riskberäkning vid transport av farligt gods utifrån de modeller som presenteras i den s.k. Gula Boken (PGS2 2005) och Lila Boken (PGS3 2005). För klass 1.1 och klass 5.1 anges mera i detalj hur sannolikheterna och effektområdets storlek har beräknats.

1.1.2 Sannolikhetsberäkning

Sannolikheten för en olycka med transport av farligt gods beräknas utifrån de av Trafikverket angivna sannolikheter för personskadeolyckor per fordonskilometer på en vägsträcka av den aktuella typen (Vägverket 2008). Olycksrisken för enstaka fordon har beräknats ur risken per fordonskilometer för olyckor på vägsträckan med antagandet en viss andel av olyckorna är singelolyckor och resten olyckor har två fordon inblandade. Uppgifterna om hur stor andel av olyckorna är singelolyckor fås från rapporten Farligt gods – Riskbedömning vid transport (SRV 1996).

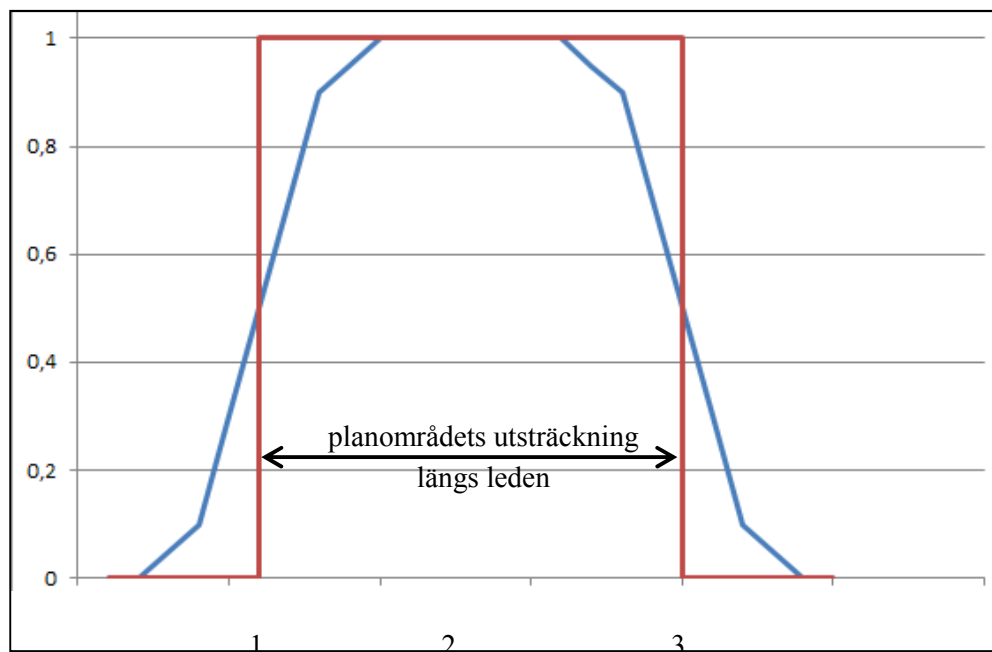
Antal transporter med de olika klasser farligt gods ger sedan antalet olyckor med transporter av de olika klasser farligt gods per kilometer. Beräkningsresultaten för dessa olyckor finns i *figur 4*. Att sannolikheten beräknas per kilometer beror på att vägsträckan som skall användas i sannolikhetsberäkningar varierar beroende på vilket scenario som är aktuellt

För samhällsrisk förklaras detta i *figur 1 till 3* nedan.



Figur 1. Tre olika lägen för en olycka med farligt gods med effektområde mindre än det planerade området..

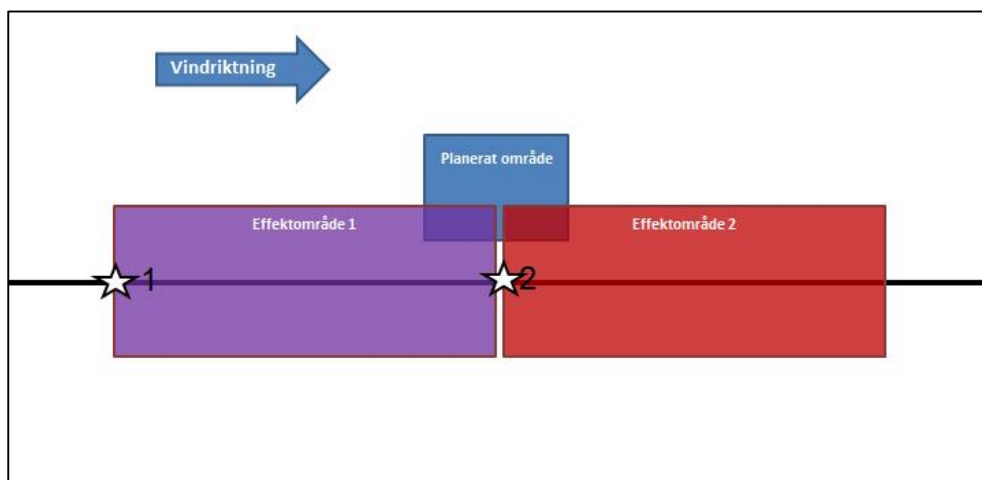
Tre lägen för olyckor visas. I läge 1 drabbas området av halva effekten, i läge 2 av hela effekten och läge 3 åter av halva effekten. Till vänster om läge 1 och till höger om läge 3 drabbas området av mindre än halva effekten. Detta förenklas till att området drabbas av hela effekten (som i olycksplats 2) för alla olyckslägen mellan 1 och 3. Olyckor utanför denna sträcka tas däremot inte med i beräkningen. Approximationen förtydligas i *figur 2* nedan.



Figur 2. Förenkling av effekten av olyckor med farligt gods.

Om effektområdets längd utmed leden är större än planområdets längd utmed leden så är det effektområdets längd som är utgångspunkten. Detta visas i figur 3 som visar effektområdet för exempelvis ett gasmoln som blåses av vinden längs med

vägen. Om olyckan sker mellan läge 1 och läge 2 så antas området drabbas av effekten. Avståndet är lika med effektområdets utsträckning längs leden.



Figur 3. Två olika lägen (lila resp röda effektområdet) för en olycka med farligt gods (gas i detta fall) med effektområde större än det planerade området.

Vid individriskberäkningar bestäms sannolikheten för olyckor alltid av effektområdenas utsträckning längs leden.

Sannolikheten att en olycka leder till ett utsläpp av betydelse (>100 kg) för klass 2.1, 2.3, 3 och 5.1 har tagits från RBMII.

Händelseträden för klass 1.1 och klass 5.1 förklaras i nästa kapitel vid aktuella scenarier

Händelseträden för klass 2.1, 2.3 och 3 har tagits från RBMII.

1.1.3 Konsekvenser

Konsekvenserna beräknas med hjälp av effektområden för scenarier för ämnen i klass 2.2, 2.3 och 3. För ämnen i klass 1.1 och 5.1 används en något annorlunda metod som förklaras vid dessa scenarier.

Effektområden har tagits från den nederländska metoden RBMII som är föreskriven metod i Nederländerna vid denna sorts beräkningar. Effektområden har förenklats till att vara rektangulära. Storleken på dessa effektområden är generellt något större än på de effektområden som används i RBMII vilket leder till mera konservativa beräkningar.

I vissa fall finns det skäl att använda två effektområden i ett scenario. Detta är fallet då effekten av olyckan endast avklingar långsamt som exempelvis för olyckor med giftiga gaser i klass 2.3. För många scenarier avklingar effekten ganska snabbt från att alla omkommer till att nästan inga omkommer. I dessa fall används endast ett effektområde vars storlek har utökats för att även täcka de delar där endast en del av de närvarande omkommer.

Vindens påverkan tas med för de effekter som beror på vindriktningen. Alla vindriktningar mot området samlas till en vindriktning lodrätt från leden mot området. Vindriktningar längs leden beaktas också då vissa scenarier ger plymer längs leden som påverkar närmast leden.

Antalet omkomna i ett scenario beräknas utifrån ytan på området där scenariot påverkar, antal personer som befinner sig ute och inne inom detta område samt andelen av dessa som omkommer.

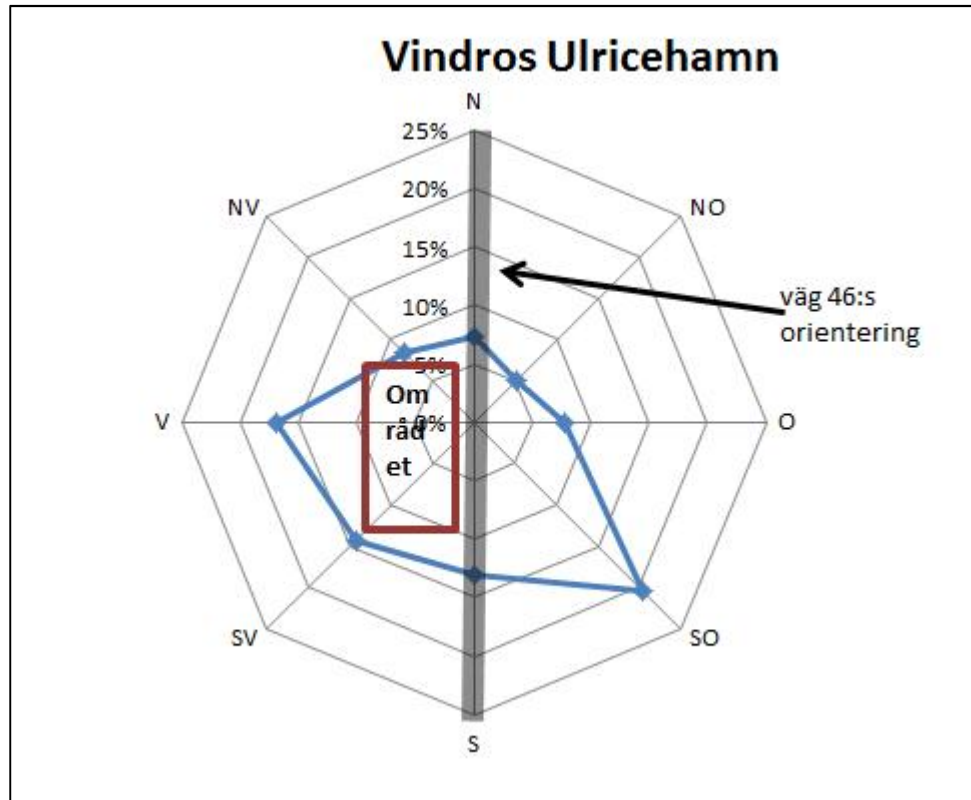
1.2 Ingångsdata till scenarieberäkningar

Resultaten av beräkningen av olycksrisk per kilometer för de olika klasser farligt gods framgår av *figur 4*. Där framgår också beräkningarna av persontäthet inom såväl Ubbarp 8:20 som Vist 10:25.

Ingångsdata		Riskanalys Ulricehamn Ubbarp 8:20, Vist 10:25		130902
Olycksrisk				
Risk för olycka	1,1E-07	1/fordonskm, år		
Andel singelolyckor	0,30			
Olycksrisk fordon	1,8E-07	1/km, år		
Område enl nedan	2	ange siffervärde		
Sannolikhet utströmning > 100 kg				
Område		Kondenserade gaser	Vätskor	
Motorväg	1	0,052	0,101	
Utanför tätort	2	0,034	0,077	
Inom tätort	3	0,006	0,021	
Generisk	4	0,043	0,093	
Sannolikhet utströmning olika klasser				
	antal transporter	risk olycka/km,år	risk>100 kg	olycksrisk/km,år
Klass 1, massexplosiv	0,5	8,9E-08	1	8,9E-08
Klass 2.1	96	1,7E-05	0,034	5,8E-07
Klass 2.3	1	1,8E-07	0,034	6,1E-09
Klass 3, bensen	3200	5,7E-04	0,077	4,4E-05
Klass 5.1, explosionsrisk	11	2,0E-06	0,077	1,5E-07
UBBARP 8:20				
Områdesinfo				
	Inne	Ute		
Befolkningstäthet	1,7E-02	3,4E-03		
Områdets storlek				
	Inne	Ute		
Planområdets avstånd le	90	20 m		
Planområdets bredd	80	70 m		
Planområdets längd	190	190 m		
	Inne	Ute		
Antal personer	255	45		
Antal personer rad 1	255	45		
VIST 10:25				
Områdesinfo				
	Inne	Ute		
Befolkningstäthet	1,7E-02	2,8E-04		
Områdets storlek				
	Inne	Ute		
Planområdets avstånd le	42	10 m		
Planområdets bredd	29	101 m		
Planområdets längd	34	143 m		
	Inne	Ute		
Antal personer	17	4		
Antal personer rad 1	17	4		

Figur 4. Ingångsvärden för riskberäkningarna.

I figur 5 visas vindrosen som används vid beräkningar av vissa scenarier med gasutsläpp. Beräkningen av andel av tiden som vinden kan föra gasen mot området respektive längs vägen framgår.



Figur 5. Vindros för Borås med beräkning av vindriktningar mot respektive längs olycksplatsen.

2. Aktuella scenarierna

Här ges en generell beskrivning av scenarierna som kan leda till betydande konsekvenser för området utifrån de klasser farligt gods som kan komma att transporteras, *se rapporten*.

2.1. Scenarier med sprängämnen, klass 1.1

2.1.1 Sannolikheter

Sannolikheten för en olycka med massexplosiva sprängämnen framgår av *figur 4*

Vid en olycka finns olika utfall som här förenklas till följande:

- ingen brand eller explosion,
- explosion på grund av den mekaniska påverkan vid olyckan,
- brand i fordonet som inte leder till explosion.
- brand i fordon som leder till explosion.

Sannolikhet för explosion på grund av den mekaniska påverkan vid olyckan

Sprängämnen som transporteras antas vara av emulsionstyp som är den typen som huvudsakligen används inom gruvindustrin. Ett antal studier har rapporterats (ERM 2008, FOA 2000) som visar att den hastighet som krävs för att en stöt skall leda till explosion av sprängämnet är jämförbara med typiska hastigheter för kulor från skjutvapen (500 m/s dvs. 1800 km/t). Vid förhöjda temperaturer sänks visserligen denna hastighet men ligger fortfarande vida över vad som förekommer vid en olycka.

Tidigare studier har visat att den kritiska hastigheten för att en projektil skall leda till en explosion för ett emulsionssprängämne är några tiotals gånger större än för dynamit. En studie med fallvikter på nitroglycerinbaserade sprängämnen har visat att sannolikheten för antändning låg under 0,1 %. I studien simulerades den stöten som skulle orsakas av ett fall på 12 m.

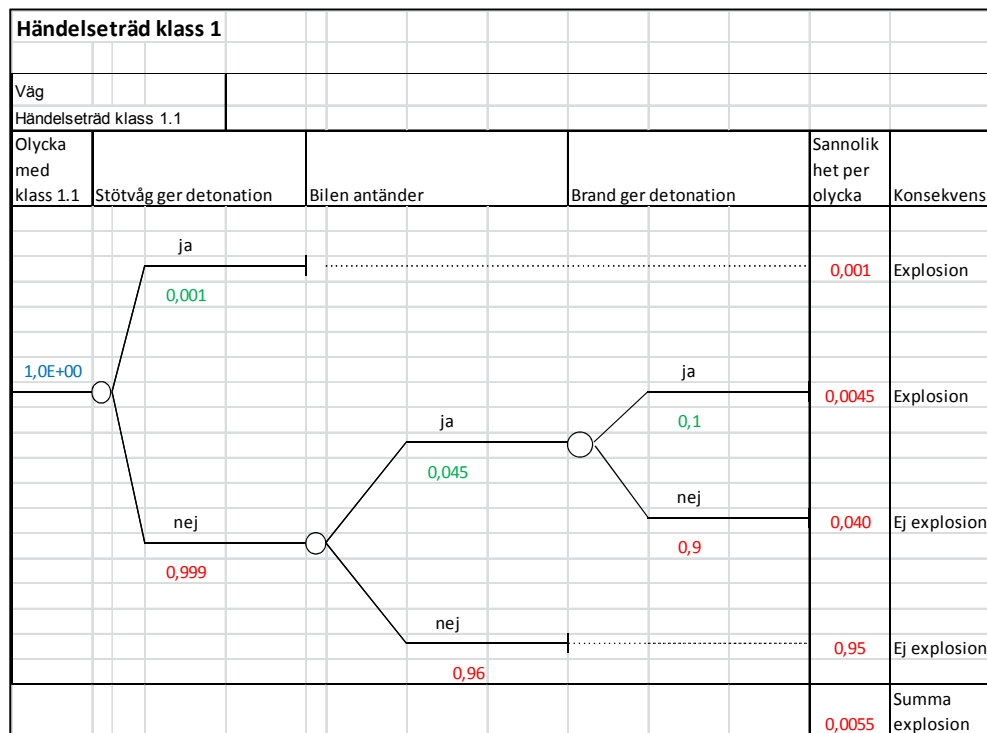
Sammantaget bedöms det att sannolikheten för detonation på grund av stöt vid en olycka med emulsionssprängämnen ligger under 0,1 %. Detta värde kommer att användas vid sannolikhetsberäkningarna.

Sannolikhet för detonation på grund av brand

Sannolikheten för att en olycka leder till en fordonsbrand beräknas utifrån statistik från USA eftersom pålitlig svensk statistik saknas. Enligt statistiken (NFPA 2012,

FEMA 2008, USCB 2012) förekom det under perioden 2005-2009 ca 52,7 miljoner trafikolyckor på motorvägar i USA. Av dessa var lastbilar inblandade i ca 3,1 % eller 1,6 miljoner olyckor. Av trafikolyckorna på motorväg under perioden 2005-2009 ledde ca 1,13 miljoner till brand i fordon. Av dessa olyckor med brand i fordon berörde ca 6,4 % eller 72 600 lastbilar. Andelen trafikolyckor med lastbilar som ledde till brand är således $72\,600 / 1\,600\,000 = 4,5\%$ under 2005-2009 i USA. Denna siffra används som sannolikhet för att lastbil fattar eld vid en olycka.

Sannolikheten att en brand leder till detonation av sprängämnet uppskattas grovt till 10 %. Händelseträdet för olycka med sprängämnen visas i *figur 6*.



Figur 6. Händelseträd för olycka med sprängämnen, klass 1.1.

Resultaten av sannolikhetsberäkningar för fallet att en massexplosion på grund av en olycka med en sprängämnestransport visas i *tabell 2, avsnitt 3*.

2.1.2 Konsekvenser

Explosionslast

Vid beräkning av explosionslast utgås från en explosion av 16 ton TNT. Mängden sätts till 16 ton då detta är den maximalt tillåtna mängden som får transporteras i en vägtransport. Att välja TNT görs för att inte underskatta explosionsstyrka, ämnet

som transporteras mest är ANFO vars explosionsstyrka ligger på ca 82 % av TNT. För att inte underskatta riskerna väljs dock TNT.

Explosionens övertryck och impuls har beräknats nedan. Både oreflekterade och reflekterade värden har beräknats. De reflekterade värdena är aktuella när explosionen träffar en yta som är riktat vinkelrät mot explosionen. De oreflekterade värdena gäller för ytor som är riktade i samma riktning som explosionen.

Explosionsstyrkan beräknas med hjälp av *figur 7 och 8* som tagits från rapporten Dynamisk lastpåverkan – Referensbok (SRV 2005). För en närmare förklaring av beräkningsmetoden hänvisas till denna rapport.

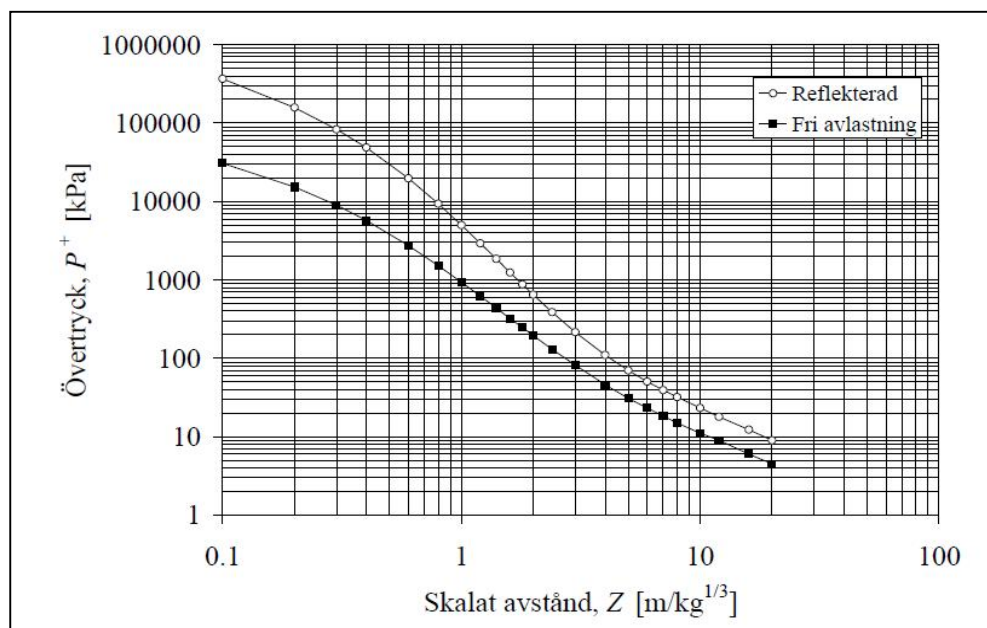
Z är det skalade avståndet enligt nedan

$$Z = \frac{R}{M^{1/3}}$$

R = avstånd från explosionscentrum (m)

M = mängd sprängämne i explosionen (kg)

Figur 7 ger övertrycket p_+



Figur 7 Reflekterat och oreflekterat övertryck som funktion av det skalade avståndet Z (från SRV 2007).

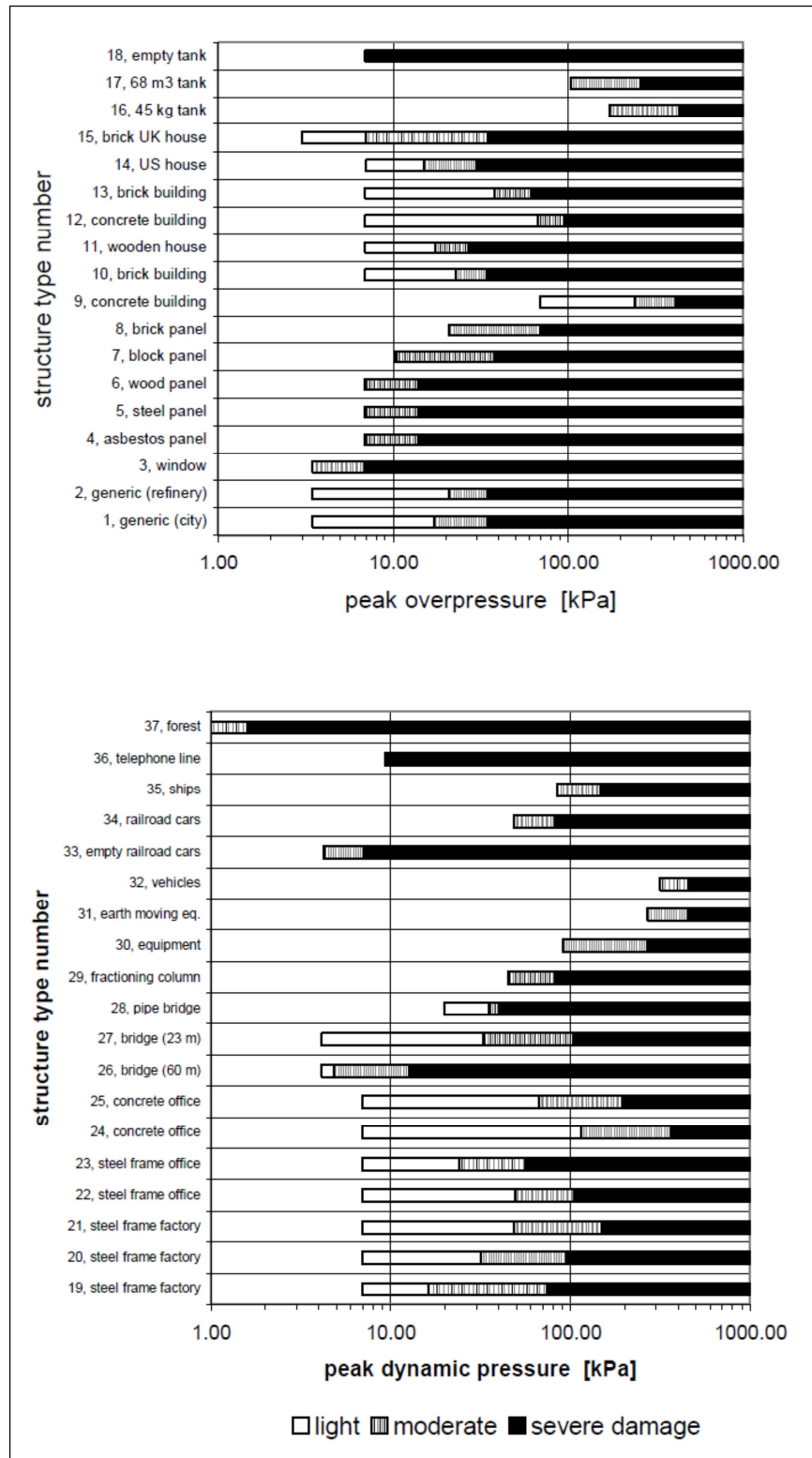
Resultaten visas i *tabell 1*.

Tabell 1. Reflekterat och oreflekterat tryck och impultstäthet som funktion av avståndet till explosionscentrum.

M (kg)		1500	3000	16000
$M^{1/3}$ (kg ^{1/3})		11.4	14.4	25,2
Z	p^+			
m/kg ^{1/3}	kPa	avstånd	avstånd	avstånd
1	900	11	14	25
2	200	23	29	50
2.5	120	29	36	63
3	80	34	43	75
4	45	46	58	100
5	33	57	72	125
5.2	30	60	75	130
6	23	69	87	150
6.9	20	79	100	175
7.9	15	90	114	200

Skador på bebyggelsen

Enligt amerikanska undersökningar (EAI 1997) rasar hus vid ett övertryck (p^+) på 25-35 kPa medan en vanlig stadsbebyggelse bedöms få allvarliga skador vid ungefär samma övertryck, se *figur 8 och 9*. Detta tryck uppnås enligt *tabell 1* ungefär 125 m från platsen för explosionen om inga betydande hinder finns för tryckvågens spridning i form av mellanliggande hus mm.



Figur 8 Övertryck som leder till raserade byggnader mm.

Type	Description of structure
1	city
2	refinery
3	glass windows, large and small
4	corrugated asbestos siding
5	corrugated steel or aluminum panelling
6	wood siding panels, standard house construction
7	concrete or cinder-block wall panels, 8" or 12" thick (not reinforced)
8	brick wall panel, 8" or 12" thick (not reinforced)
9	blast-resistant reinforced concrete windowless building
10	multi-storey wall-bearing building, brick apartment house type, up to three storeys
11	wood-frame house
12	multi-storey reinforced concrete building with concrete walls, small window area, three to eight storeys
13	multi-storey wall-bearing building, monumental type, up to four storeys
14	typical American-style house
15	typical brick-built English house
16	45 kg LPG tank
17	68000-litre LPG bulk gas plant
18	floating- or conical roof tanks, empty
19	light steel frame industrial building, single storey, with up to 5-ton crane capacity, low strength walls which fail quickly
20	heavy steel frame industrial building, single storey, with 25- to 50-ton crane capacity, lightweight low strength walls which fail quickly
21	heavy steel frame industrial building, single storey, with 60- to 100-ton crane capacity, lightweight low strength walls which fail quickly
22	multi-storey steel frame office-type building, 3 to 10 storeys. Lightweight low strength walls which fail quickly, earthquake-resistant design
23	multi-storey steel frame office-type building, 3 to 10 storeys. Lightweight low strength walls which fail quickly, non-earthquake-resistant design
24	multi-storey reinforced concrete-frame office-type building, 3 to 10 storeys. Lightweight low strength walls which fail quickly, earthquake-resistant construction.
25	multi-storey reinforced concrete-frame office-type building, 3 to 10 storeys. Lightweight low strength walls which fail quickly, non-earthquake-resistant construction.
26	railroad girder bridges, single track deck or through, open floors, span 200 ft (60 m)
27	railroad girder bridges, single track deck or through, open floors, span 75 ft (23 m)
28	pipe bridge
29	fractioning column
30	truck-mounted engineering equipment (unprotected)
31	earth-moving engineering equipment (unprotected)
32	transportation vehicles
33	unloaded railroad cars
34	loaded boxcars, flatcars, full tank cars, and gondola cars (side-on orientation)
35	merchant shipping
36	telephone lines (transverse)
37	average deciduous forest stand

Figur 9. Beskrivning av byggnadstyper mm i figur 9.

Sammantaget antas att byggnader närmast vägen får allvarliga skador inom 125 m från explosionen. Bebyggelsen bakom skyddas i stor utsträckning av bebyggelsen framför och antas inte få lika betydande skador.

Storleken av området längs vägen där husen rasar beräknas utifrån husens avstånd till vägen och Pythagoras sats.

Inom området där husen skadas allvarligt antas att husens raszon sträcker sig in mot ungefär halva huset och att det i raszonen omkommer cirka en tredjedel av de personer som vistas där (FOA 1997). Detta innebär att cirka en sjättedel av de boende inom detta område antas omkomma vid en explosion med sprängämnen.

Antalet omkomna beräknas utifrån antal i husraden närmast vägen, resultaten visas i *tabell 2*.

Skador utomhus

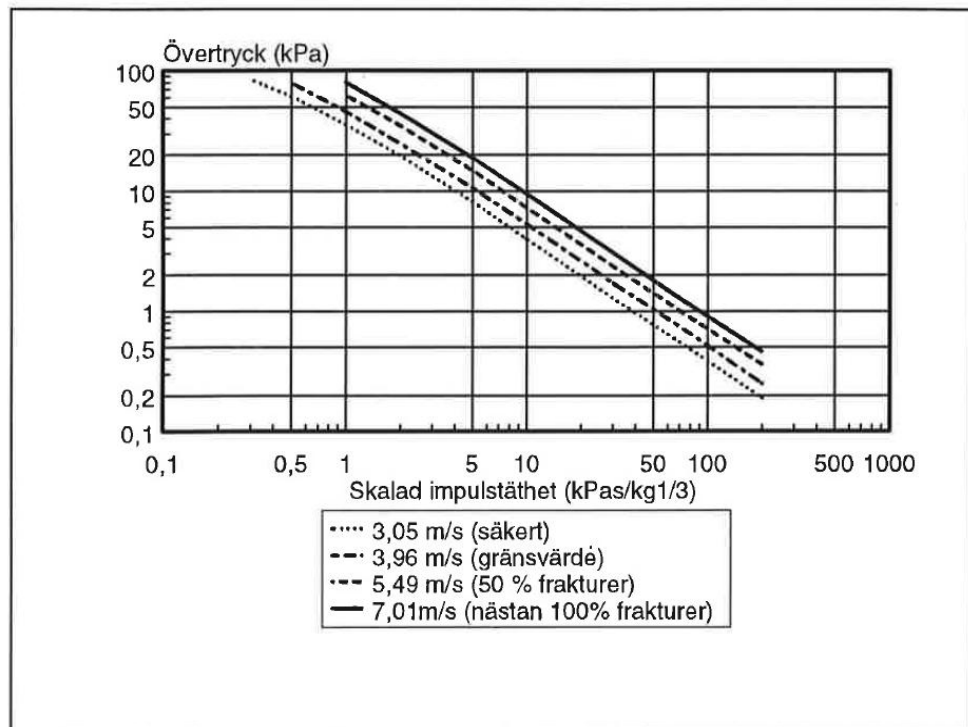
Direkta skador pga. tryck

Människan tål tryck relativt bra. Gränsen för lungskador anges vara ca 70 kPa, döda på grund av lungskador förväntas vid 180 kPa och 50 % omkomna vid 260 kPa. Detta innebär att inga omkomna förväntas pga. lungskador på ett avstånd på mer än 50 m från explosionen (FOA 1997).

Indirekta skador

Indirekta skador kan uppstå genom att någon kastas mot något hårt föremål av tryckvågen eller att personer träffas av nedfallande byggnadsdelar.

Som skademått för skador pga. att någon kastas av tryckvågen tas skallskador. Enligt FOA får en person med kroppsvikt 70 kg skallfraktur på ca 50 m från explosionen, se *figur 10* och *tabell 1*. På 75 m har sannolikheten avtagit till 50 % och minskar till 10 % på ca 90 m.



Figur 10. Kombinationer av övertryck och skalad impulstäthet som ger allvarliga skador vid islag av huvudet (från FOA 1997).

Personer utomhus kan även omkomma av fallande byggnadsdelar eller splitter och vi antar därför att alla personer som befinner sig kring hus som förväntas rasera omkommer i explosionen.

En gynnsam omständighet som inte beaktats i detta scenario är att det kommer att ta tid innan en brand i ett fordon med sprängämnen sprider sig till lasten och ger upphov till en explosion. Under denna tidsperiod finns möjligheter att evakueras personer från området. Praktiska erfarenheter från olyckor med sprängämnen visar att evakueringen ofta har kunnat genomföras och lett till en reduktion av antalet omkomna.

Det här beskrivna scenariot ger därför konservativa värden för det förväntade antalet omkomna.

Individrisk

En person antas omkomma om han befinner sig i området kring den bebyggelse som kommer att rasa vid en massexplosion. Avståndet beror på avståndet mellan transportleden och husen och husens bredd, som default används 30 m för detta.

Sannolikheten beräknas med att explosionen måste ske på de 250 m av vägen som är närmast individen.

Inom områden som skyddas av byggnader från explosionen antas inga personer omkomma

Samhällsrisk

Sannolikheten för en person att omkomma inomhus är 17 % i de hus som antas rasa vid massexlosionen, dvs de som ligger i första raden hus inom 125 m från olycksplatsen. Alla personer som befinner sig utomhus kring dessa hus antas omkomma, se avsnittet om individrisk.

För husen som ligger skyddade av andra byggnader antas inga personer omkomma, varken inomhus eller utomhus.

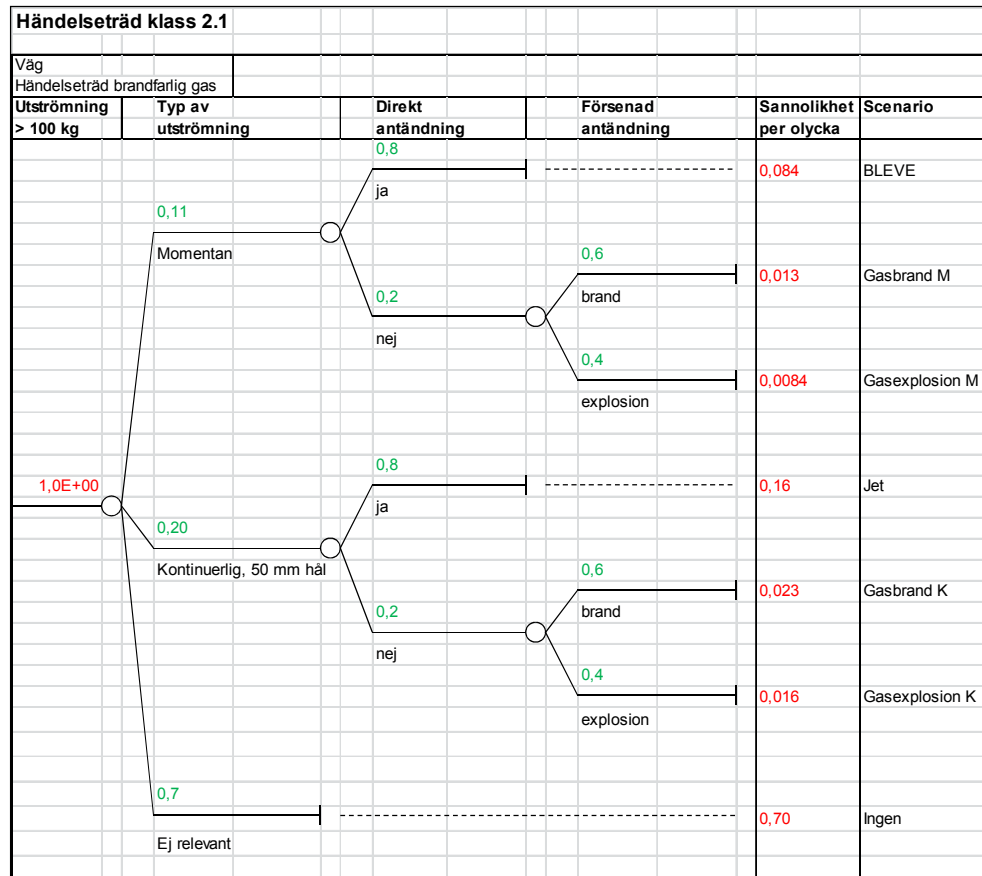
2.2 Scenarier med brandfarliga gaser, klass 2.1

Sannolikheten för en olycka med ett fordon med brandfarliga gaser per kilometer transportled har beräknats på samma sätt som för massexplosiva ämnen i *avsnitt 2.1.1* och framgår av ingångsdata i *figur 3*.

2.2.1 Scenario Jetflamma

I detta scenario uppstår ett hål på 5 cm i tanken på tankfordon med komprimerad brandfarlig gas. Gasen sprutar ut och antänds vilket leder till en låga som sträcker sig från olycksplatsen in mot området. Inom ett område av 45x74 m (längs vägen x in mot området) förväntas alla omkomma. Utomhus på grund av att människorna hamnar i eller nära lågan, inomhus då byggnaden fattar eld och brinner ner.

Av händelseträdet för brandfarliga gaser, *figur 11*, framgår att sannolikheten för scenario Jetflamma vid en olycka med brandfarlig gas med betydande utströmning är lika med 0,16.



Figur 11 Händelseträd olycka med brandfarlig gas

Individrisk

Scenario Jetflamma antas leda till att oskyddade individer utomhus omkommer inom ett område på 45 m av leden i ledens riktning och som sträcker sig ca 74 m in i området.

En individ omkommer om olyckan sker på de närmaste 45 m av leden från där personen står och om personen står på mindre än 74 m från leden.

Samhällsrisk

Personer som vistas inom ett område på 45 m längs vägen och 74 m in från vägen antas omkomma, såväl inomhus som utomhus.

2.2.2 Scenario Gasbrand vid momentant utsläpp, Gasbrand M

I detta scenario havererar tanken och hela innehållet släpps ut momentant. Gasen blandas med luft tills den lägre brännbarhetsnivån är nådd (LFL) då gasen antänds. Förbränningen kan ske som deflagration (flamfronten rör sig med en hastighet som är lägre än ljudets hastighet), vilket leder till en gasbrand, eller som en detonation (flamfronten rör sig med en hastighet som överstiger ljudets) vilket leder till en gasexplosion. Detta är scenario Gasbrand M respektive Gasexplosion M. För dessa scenarier spelar vindriktningen en mindre roll på grund av den stora mängden gas som expanderar och antänds snabbt. För scenario Gasbrand M antas gasmolnet ha sitt centrum på olycksplatsen och en storlek av 18 5x 185 m. Inom ett område av 185 x 93 m (längs vägen x in mot området) omkommer alla ute och inne. Effektområdet har valt med marginal så att det även tas hänsyn till att gasmolnet förflyttar sig i viss mån med vinden innan det antänds.

Sannolikheten för detta scenario vid en olycka med utsläpp av brandfarlig gas framgår av händelseträdet i *figur 9* och är lika med 0,013.

Individrisk

En individ omkommer vid detta scenario om han/hon befinner sig inom det brinnande molnet, dvs om olyckan händer inom 93 m från personen och om personen står på ett avstånd av mindre än 93 m från leden.

Samhällsrisk

Personer som vistas inne i det brinnande gasmolnet antas omkomma, inne såväl som ute.

2.2.3 Scenario Gasbrand vid kontinuerligt utsläpp, Gasbrand KT och KL

I detta scenario uppstår ett hål på 5 cm i tanken på samma sätt som i scenario Jetflamma. Den brandfarliga gasen antänds inte direkt men sprids med vinden mot olycksplatsen. Gasen blandas med luft tills den lägre brännbarhetsnivån är nådd (LFL) då gasen antänds. Molnets utsträckning är då 50 x 10 m i vindriktningen. Förbränningen kan ske som deflagration (flamfronten rör sig med en hastighet som är lägre än ljudets hastighet), vilket leder till en gasbrand, scenario Gasbrand K, eller till en detonation (flamfronten rör sig med en hastighet som överstiger ljudets) vilket leder till en gasexplosion, detta är scenario Gasexplosion K.

Vid Scenario Gasbrand K antas alla som vistas i det brinnande molnet omkomma, såväl inomhus som utomhus.

Sannolikheten för Scenario Gasbrand K framgår av händelseträdet i *figur 11* och är lika med 0,023 vid en olycka med utsläpp av brandfarlig gas.

Sannolikheten för olika vindriktningar framgår av vindrosen i *figur 5*. Om vinden står rakt eller snett mot området så transporteras gasen in mot området, detta är scenario Gasbrand KT. Blåser vinden i ledens riktning transporteras gasen längs leden, detta ger scenario Gasbrand KL. Vid övriga vindriktningar förs gasen bort från området.

Individrisk

I scenario Gasbrand KT omkommer en person om olyckan sker på de närmaste 10 m av leden från där personen står och om personen står på mindre än 50 m från leden.

I scenario Gasbrand KL omkommer en person om olyckan sker på de närmaste 50 m av leden från där personen står och om personen står på mindre än 5 m från leden.

Samhällsrisk

I scenario Gasbrand KT antas personer omkomma inom ett område med längd 10 m längs leden och bredd 50 m in från vägen.

I scenario Gasbrand KL antas personer omkomma inom ett område med längd 50 m längs leden och bredd 5 m in från vägen.

2.2.4 Scenario Gasexplosion vid momentant utsläpp, Gasexplosion M

Detta är samma som scenario Gasbrand M, med den skillnaden att gas/luftblandningen förbränns explosionsartat. En individ antas omkomma vid ett explosionstryck över 0,3 Bar. Detta inträffar generellt vid en gasexplosion inom ett område på 252 x 252 m, centrum för explosionen antas ligga på leden.

Sannolikheten för detta vid en olycka med utsläpp av brandfarliga gaser framgår av händelseträdet i *figur 11* och är lika med 0,0084 vid en olycka med utsläpp av brandfarlig gas.

Individrisk

I scenario Gasexplosion M omkommer en person om olyckan sker på de närmaste 252 m av leden från där personen står och om personen står på mindre än 126 m från leden.

Samhällsrisk

Personer som vistas inomhus eller utomhus inom ett område med längd 252 m längs leden och bredd 126 m från vägen antas omkomma. Inom ett område utanför detta område med längd 504 m och bredd 252 m antas 3 % av de som befinner sig inomhus omkomma.

2.2.5 Scenario Gasexplosion vid kontinuerligt utsläpp, Gasexplosion KT och KL

Dessa scenarier är detsamma som scenario Gasbrand KT och KL med den skillnaden att gas/luftblandningen förbränns snabbare vilket leder till en gasexplosion. En individ antas omkomma vid ett explosionstryck över 0,3 Bar. Detta inträffar i ett område av 66x66 m. Sannolikheten för detta är enligt händelseträdet i *figur 11* lika med 0,016 per olycka med utsläpp av brandfarlig gas.

Sannolikheten för olika vindriktningar framgår av vindrosen i *figur 5*. Om vinden står rakt eller snett mot området så transporteras gasen in mot området detta är scenario Gasexplosion KT. Centrum för explosionen antas då ligga 33 m från vägen så att hela effektområdet a ligger vid sidan om vägen.

Blåser vinden i ledens riktning transporteras gasen längs leden, detta ger scenario Gasexplosion KL. Centrum för explosionen antas då ligga på vägen men mitt framför området. Vid övriga vindriktningar förs gasen bort från området.

Individrisk

I scenario Gasexplosion KT omkommer en person om olyckan sker på de närmaste 66 m av leden från där personen står och om personen står på mindre än 66 m från leden.

I scenario Gasbrand KL omkommer en person om olyckan sker på de närmaste 66 m av leden från där personen står och om personen står på mindre än 33 m från leden

Samhällsrisk

I scenario Gasexplosion KT antas personer inomhus och utomhus omkomma inom ett område med längd 66 m längs leden och bredd 66 m in från vägen.

I scenario Gasexplosion KL antas personer omkomma inom ett område med längd 66 m längs leden och bredd 33 m in från vägen inomhus och utomhus.

2.2.6 Scenario BLEVE

Vid en BLEVE havererar tanken brandfarlig gas, mestadels på grund av en brand i en annan del av fordonet, vilket leder till ett momentant utsläpp som antänds direkt. Detta kallas en BLEVE och leder till att personer omkommer inom ett område av 80x80m. BLEVE:ns centrum ligger på olycksplatsen. Sannolikheten för detta scenario vid en olycka med utsläpp av brandfarlig gas framgår av händelseträdet i *figur 9* och är lika med 0,084 vid en olycka.

Individrisk

En person antas omkomma inom ett område med längd 80 m längs vägen och bredd 40 m in från vägen.

Samhällsrisk

I scenario BLEVE antas personer omkomma inom ett område med längd 80 m längs leden och bredd 40 m in från vägen inomhus och utomhus.

2.3 Scenarier med giftiga gaser, klass 2.3

Sannolikheten för en olycka med ett fordon med giftiga gaser per kilometer transportled har beräknats på samma sätt som för massexplosiva ämnen i *tidigare avsnitt 2.1.1* och framgår av ingångsdata i *figur 3*.

Händelseträdet för scenarier med giftiga gaser framgår i *figur 12* nedan.

Händelseträd klass 2.3			
Händelseträd väg, gas			
Utströmning >100 kg	Utströmning	Sannolikhet per olycka	Scenario
1,0	0,015 Momentant	0,015	Gasmoln M
	0,20 Kontinuerligt 5 cm hål	0,20	Gasmoln K

Figur 12. Händelseträd för olycka med giftiga gaser

2.3.1 Scenario Gasmoln M

I detta scenario havererar tanken och hela innehållet släpps ut momentant. På grund av det snabba händelseförloppet bedöms vindriktningens spela mindre roll.

Effektområdena har dock anpassat för att ta hänsyn till spridning med vinden i olika riktningar. Storleken av effektområde 1 bedöms vara 70x70 m med centrum på olycksplatsen. Effektområde 2 har storlek 120x120 m.

Sannolikhet för scenariot framgår av händelseträdet i *figur 12* och är lika med 0,015 per olycka med utsläpp.

Individrisk

En person har 100 % sannolikhet att omkomma om olyckan sker på de närmaste 70 m av leden från där personen står och 35 m in från vägen. En person har 30 % att omkomma om olyckan sker på de närmaste 120 m av leden från där personen står och 60 m in från vägen.

Samhällsrisk

Inom effektområde 1 antas alla som vistas utomhus inom molnet omkomma. Av de som vistas inomhus antas ca 10 % omkomma. Inom effektområde 2 antas 30 % av de som vistas utomhus omkomma. Av de som vistas inomhus antas 3 % omkomma här.

2.3.2 Scenario Gasmoln K

Vid detta scenario uppstår ett hål på 5 cm i tanken med ammoniakgas. En gasplym uppstår som rör sig i vindriktningen. Sannolikheten för scenariot framgår av händelseträdet i *figur 11* och är lika med 0,20 per olycka med utsläpp.

Effektområde 1 har bredd 25 m och längd 135 m i vindriktningen. Effektområde 2 har bredd 75 m och längd 220 m i vindriktningen. Båda effektområden börjar vid olycksplatsen.

Sannolikheten för olika vindriktningar framgår av vindrosen i *figur 5*. Om vinden står rakt eller snett mot området så transporteras gasen till området, detta är scenario Gasmoln KT. Blåser vinden i ledens riktning transporteras gasen längs leden, detta ger scenario Gasmoln KL. Vid övriga vindriktningar förs gasen bort från området.

Individrisk

I scenario Gasmoln KT har en person 100 % sannolikhet att omkomma om olyckan sker på de närmaste 25 m av leden från där personen står och 135 m in från vägen. En person har 30 % att omkomma om olyckan sker på de närmaste 75 m av leden från där personen står och 220 m in från vägen.

I scenario Gasmoln KL har en person 100 % sannolikhet att omkomma om olyckan sker på de närmaste 135 m av leden från där personen står och 13 m in från vägen. En person har 30 % att omkomma om olyckan sker på de närmaste 220 m av leden från där personen står och 38 m in från vägen.

Samhällsrisk

Inom effektområde 1 antas alla som vistas utomhus inom molnet omkomma. Av de som vistas inomhus antas ca 10 % omkomma. Inom effektområde 2 antas 30 % av de som vistas utomhus omkomma. Av de som vistas inomhus antas 3 % omkomma här.

2.4. Scenarier med mycket brandfarliga vätskor, klass 3.1

Sannolikheten för en olycka med ett fordon med mycket brandfarliga vätskor på har beräknats på samma sätt som i *avsnitt 2.1.1* och framgår av ingångsdata i *figur 3*.

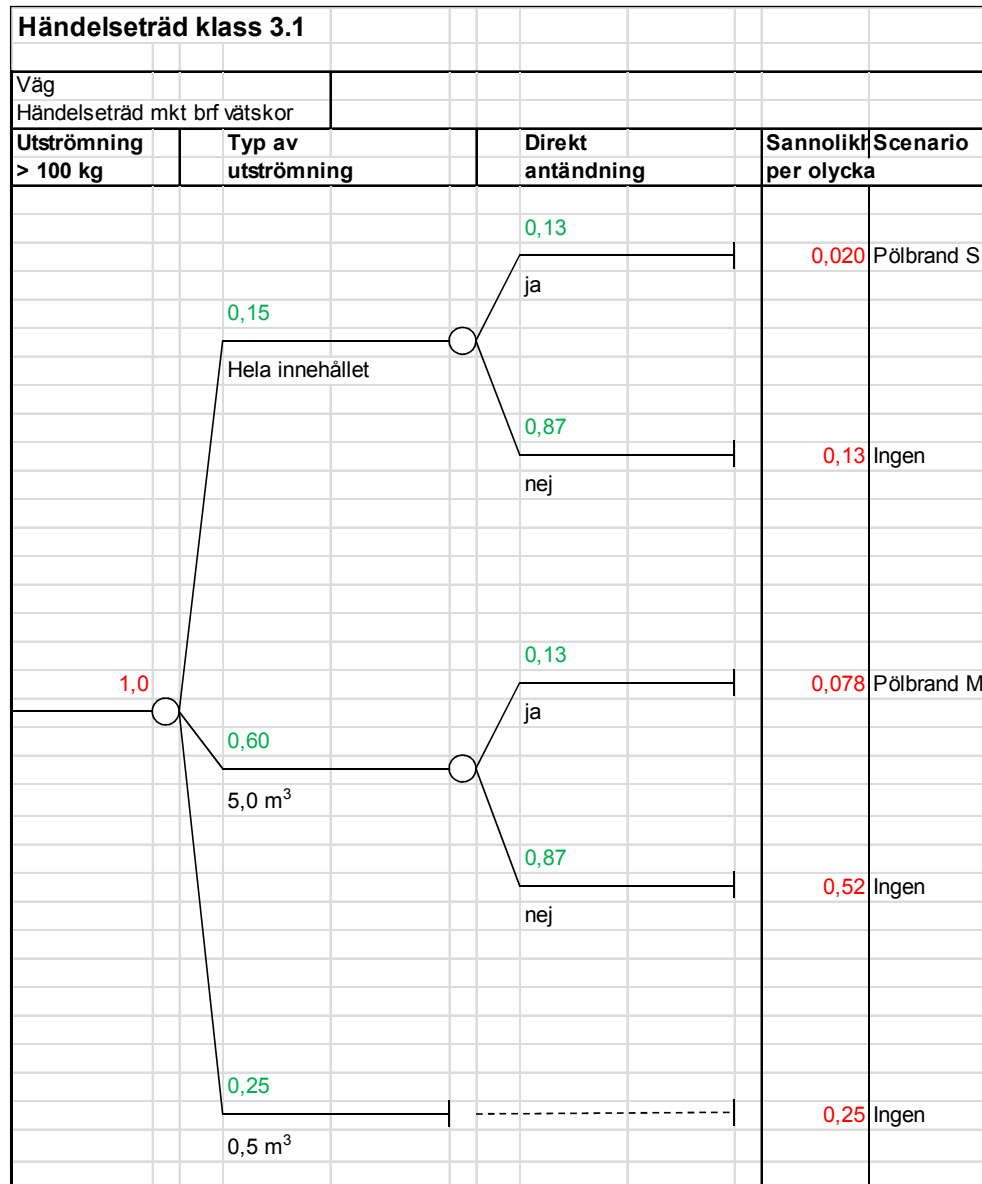
Händelseträdet för scenarier med mycket brandfarliga vätskor framgår i *figur 12* nedan.

2.4.1 Scenarier Pölbrand S och M

I scenario Pölbrand sker en olycka där tanken skadas och ett utsläpp sker av mycket brandfarlig vätska (exempelvis bensin) som rinner ut till en pöl som sedan antänds. Värmestrålningen kan leda till att människor omkommer. Vid en stor pölbrand (Pölbrand S) antas personer inom ett område på 48x48 m omkomma, såväl inne som ute. Vid en mindre pölbrand (Pölbrand M) antas personer inom ett område på 25x25 m omkomma såväl inne som ute. Områdena antas centrerade kring olycksplatsen.

Sannolikhet

Sannolikheten för att ett utsläpp leder till scenario Pölbrand S (en pölbrand med en yta på 600 m²) är lika med 0,020 per olycka med utsläpp av mycket brandfarlig vätska. Sannolikheten för scenario Pölbrand M (en pölbrand med yta 300 m²) är lika med 0,078 per olycka med utsläpp. Se händelseträdet i *figur 13* nedan.



Figur 13 Händelseträd för mycket brandfarliga vätskor i klass 3.

Individrisk

I scenario Pölbrand S har en person 100 % sannolikhet att omkomma om olyckan sker på de närmaste 48 m av leden från där personen står och 24 m in från vägen.

I scenario Pölbrand M har en person 100 % sannolikhet att omkomma om olyckan sker på de närmaste 23 m av leden från där personen står och 13 m in från vägen.

Samhällsrisk

Inom ett område med längd 48 m längs vägen och bredd 24 m in från vägen antas alla omkomma såväl inomhus som utomhus i scenarion Pölbrand S.

I scenario Pölbrand M antas alla utomhus och inomhus omkomma inom ett område med längd 25 m längs vägen och bredd 13 m in från vägen.

2.5. Scenarier med oxiderande ämnen, klass 5.1

Sannolikheten för en olycka med ett fordon med oxiderande ämnen med risk för massexplosion har beräknats på samma sätt som för massexplosiva ämnen i *avsnitt 2.1.1* och framgår av ingångsdata i *figur 4*.

Händelseträdet för scenarier med oxiderande ämnen framgår i *figur 14* nedan.

2.5.1 Scenario Explosion S och M

Två scenarier finns beroende på storleken på utsläppet av det oxiderande ämnet. Ett stort utsläpp av oxiderande ämnen ger scenario Explosion S, ett något mindre utsläpp ger scenario Explosion M.

Olika ämnen i klass 5.1 kan komma att transporteras. I detta scenario har vi utgått från att transportererna sker som ammoniumnitrat som vid blandning med dieselolja kan leda till en explosion. Dieselolja kommer från transportfordonets drivmedel vilket kan uppgå till ca 400 kg. En explosiv blandning av oxiderande ämnen och dieselolja innehåller ca 13 % olja. Detta innebär att man kan få maximalt $400/0,13 = 3080$ kg explosiv blandning, vilket motsvarar ca 3 ton TNT (Göteborg 1997), detta är scenario Explosion S.

Detta överskattar sannolikt explosionens kraft då den blandning som kommer att ske om båda ämnen rinner ut vid en olycka inte räcker för att åstadkomma ett effektivt sprängämne vilket kräver en ganska exakt blandning av dessa ämnen.

Vid ett mindre utsläpp av det oxiderande ämnet, Explosion M, antas en explosiv blandning uppstå motsvarande ca 1,5 ton TNT.

Konsekvenserna av dessa explosioner härleds på samma sätt som för massexplosiva ämnen i klass 1.

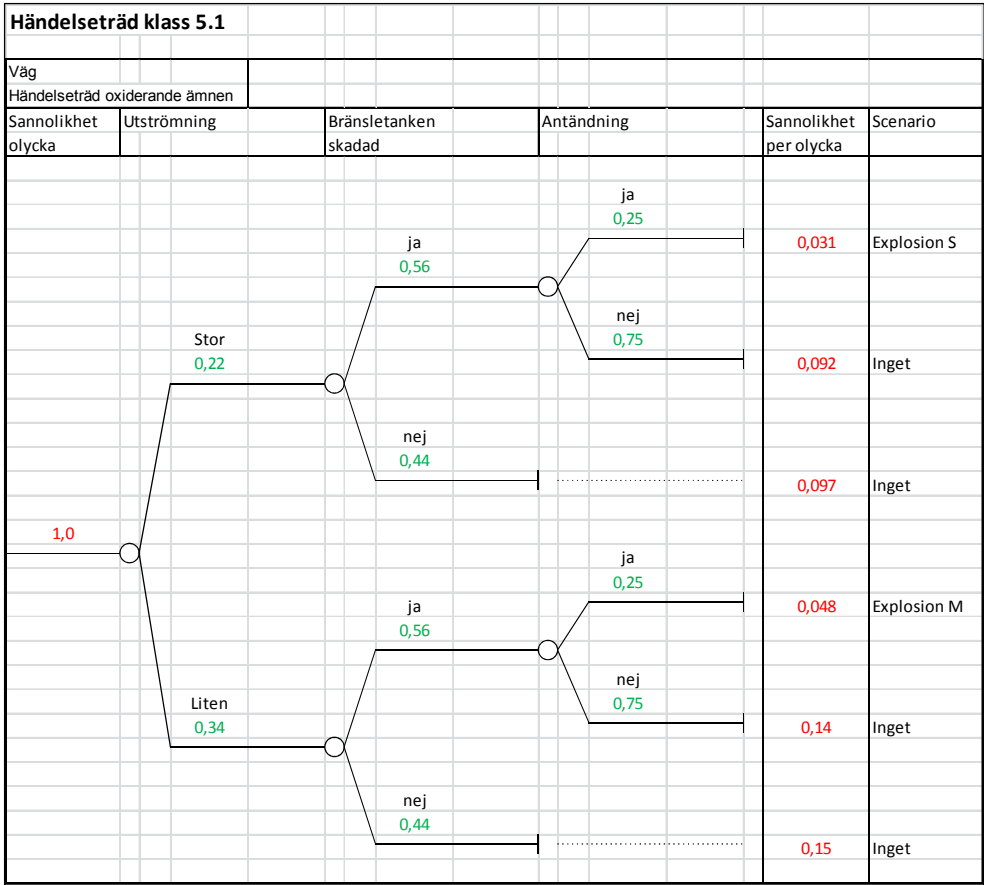
Sannolikhet

Sannolikheten för en olycka med dessa transporter per kilometer transportled framgår av *figur 3*.

För att en olycka med en transport med oxiderande ämnen skall leda till betydande konsekvenser krävs att det oxiderande ämnet blandas med dieselloja och att blandningen antänds. För att detta skall ske måste flera förutsättningar vara uppfyllda:

1. Ett betydande utsläpp av oxiderande ämnen måste ske.
2. Utsläpp av dieselloja måste ske.
3. Blandningen måste antändas.

Sannolikheten för detta framgår av händelseträdet i *figur 14* nedan. Händelseträdet är baserat på statistik för tunnväggiga tankbilar.



Figur 14 Händelseträd oxiderande ämnen i klass 5.1 som kan orsaka explosion.

Konsekvenser

Konsekvenserna av dessa explosioner, har redan beräknats i *avsnitt 2.1.2*, se *tabell 3*. Resultaten sammanfattas i nästa avsnitt.

3. Beräkningsresultat

I tabell 2 presenteras resultaten av riskberäkningarna för Ubbarp 8:20 som presenteras grafiskt i avsnitt 2.4.1 i rapporten.

Tabell 2. Riskberäkningar för Ubbarp 8:20 i avsnitt 2.4.1 i rapporten

Sammanställning av beräkningsresultat														Riskanalys Ulricehamn Ubbarp 8:20		130902
Klass	F _{klass} /år, km	Scenario	F _{scen} /år, km	Effektområde 1				Effektområde 2				F _{omk.} ute	F _{omk.} inne	F _{omk.} ute	F _{scen} /år	Omkomna
				längd	bredd	F _{omk.} inne	F _{omk.} ute	längd	bredd	F _{omk.} inne	F _{omk.} ute					
1.	8,9E-08	Massexplosion	4,9E-10	188	120	0,17	1,00	-	-	-	-	-	-	-	9,3E-11	86,5
2.1	5,8E-07	Jet	9,1E-08	45	74	1,00	1,00	66	80	0,00	0,07	1,7E-08	8,2	-	1,7E-08	8,2
		Gasbrand M	7,3E-09	185	93	1,00	1,00	-	-	-	-	1,4E-09	53,1	-	1,4E-09	53,1
		Gasbrand KT	5,4E-09	10	50	1,00	1,00	-	-	-	-	1,0E-09	1,0	-	1,0E-09	1,0
		Gasbrand KL	2,8E-09	50	5	1,00	1,00	-	-	-	-	5,3E-10	0,0	-	5,3E-10	0,0
		Gasexplosion M	4,9E-09	252	126	1,00	1,00	-	-	-	-	1,2E-09	163,3	-	1,2E-09	163,3
		Gasexplosion KT	3,6E-09	66	66	1,00	1,00	-	-	-	-	6,9E-10	10,3	-	6,9E-10	10,3
		Gasexplosion KL	1,9E-09	66	33	1,00	1,00	-	-	-	-	3,5E-10	2,9	-	3,5E-10	2,9
		Bleve	4,9E-08	80	40	1,00	1,00	110	55	0,00	0,07	9,3E-09	5,9	-	9,3E-09	5,9
2.3	6,1E-09	Gasmoln M	9,1E-11	70	35	0,10	1,00	120	60	0,03	0,30	1,7E-11	7,4	-	1,7E-11	7,4
		Gasmoln KT	4,7E-10	25	135	0,10	1,00	75	220	0,03	0,30	8,9E-11	13,8	-	8,9E-11	13,8
		Gasmoln KL	2,4E-10	135	13	0,10	1,00	220	38	0,03	0,30	4,6E-11	3,5	-	4,6E-11	3,5
3	4,4E-05	Pölbrand S	8,6E-07	48	24	1,00	1,00	-	-	-	-	1,6E-07	0,6	-	1,6E-07	0,6
		Pölbrand M	3,4E-06	25	13	1,00	1,00	33	17	0,00	0,04	6,5E-07	0,0	-	6,5E-07	0,0
5.1	1,5E-07	Explosion L	7,7E-10	0	72	0,17	1,00	-	-	-	-	1,5E-10	0,0	-	1,5E-10	0,0
		Explosion M	3,1E-09	0	57	0,17	1,00	-	-	-	-	5,8E-10	0,0	-	5,8E-10	0,0

I tabell 3 presenteras resultaten av riskberäkningarna för Vist 10:25 som presenteras grafiskt i avsnitt 2.4.2 i rapporten.

Tabell 3. Riskberäkningar för Vist 10:25 i avsnitt 2.4.2 i rapporten

Sammanställning av beräkningsresultat														Riskanalys Ulricehamn Vist 10:25		130902
Klass	F _{klass} /år, km	Scenario	F _{scen} /år, km	Effektområde 1				Effektområde 2				F _{omk} ute	F _{omk} inne	F _{scen} ute	F _{scen} /år	Omkomna
				längd	bredd	F _{omk} inne	F _{omk} ute	längd	bredd	F _{omk} inne	F _{omk} ute					
1.	8,9E-08	Massexplosion	4,9E-10	246	72	0,17	1,00	-	-	-	-	-	-	-	1,2E-10	6,8
2.1	5,8E-07	Jet	9,1E-08	45	74	1,00	1,00	66	80	0,00	0,07	0,07	0,00	0,07	4,1E-09	17,8
		Gasbrand M	7,3E-09	185	93	1,00	1,00	-	-	-	-	-	-	-	1,4E-09	20,3
		Gasbrand KT	4,6E-09	10	50	1,00	1,00	-	-	-	-	-	-	-	1,5E-10	1,5
		Gasbrand KL	2,8E-09	50	5	1,00	1,00	-	-	-	-	-	-	-	1,4E-10	0,0
		Gasexplosion M	4,9E-09	252	126	1,00	1,00	-	-	-	-	-	-	-	1,2E-09	21,0
		Gasexplosion KT	3,0E-09	66	66	1,00	1,00	-	-	-	-	-	-	-	2,0E-10	15,1
		Gasexplosion KL	1,9E-09	66	33	1,00	1,00	-	-	-	-	-	-	-	1,2E-10	0,4
		Bleve	4,9E-08	80	40	1,00	1,00	110	55	0,00	0,07	0,07	0,00	0,07	3,9E-09	1,5
2.3	6,1E-09	Gasmoln M	9,1E-11	70	35	0,10	1,00	120	60	0,03	0,30	0,30	0,03	0,30	6,4E-12	1,2
		Gasmoln KT	4E-10	25	135	0,10	1,00	75	220	0,03	0,30	0,30	0,03	0,30	1,3E-11	2,5
		Gasmoln KL	2,4E-10	135	13	0,10	1,00	220	38	0,03	0,30	0,30	0,03	0,30	3,3E-11	0,4
3	4,4E-05	Pölbrand S	8,6E-07	48	24	1,00	1,00	-	-	-	-	-	-	-	4,1E-08	0,2
		Pölbrand M	3,4E-06	25	13	1,00	1,00	33	17	0,00	0,04	0,04	0,00	0,04	1,2E-07	0,0
5.1	1,5E-07	Explosion L	7,7E-10	117	72	0,17	1,00	-	-	-	-	-	-	-	9,0E-11	6,1
		Explosion M	3,1E-09	77	57	0,17	1,00	-	-	-	-	-	-	-	2,4E-10	0,2

I tabell 4 presenteras resultaten av osäkerhetsberäkningarna för Ubbarp 8:20 som presenteras grafiskt i avsnitt 2.5 i rapporten

Tabell 4. Riskberäkningar där antal personer och sannolikheten för olyckor har ökats med 25 % för Ubbarp 8:20, se avsnitt 2.5 i rapporten

Sammanställning av beräkningsresultat osäkerhet													Riskanalys Ulricehamn Ubbarp 8:20	130902
Klass	F _{klass} /år, km	Scenario	F _{scen} /år, km	Effektområde 1				Effektområde 2				F _{scen} /år	Om- komna	
				längd	bredd	F _{omk.} inne	F _{omk.} ute	längd	bredd	F _{omk.} inne	F _{omk.} ute			
1.	1,1E-07	Massexplosion	6,1E-10	188	120	0,17	1,00	-	-	-	-	1,2E-10	108,1	
2.1	7,3E-07	Jet	1,1E-07	45	74	1,00	1,00	66	80	0,00	0,07	2,2E-08	10,3	
		Gasbrand M	9,2E-09	185	93	1,00	1,00	-	-	-	-	1,7E-09	66,4	
		Gasbrand KT	6,8E-09	10	50	1,00	1,00	-	-	-	-	1,3E-09	1,3	
		Gasbrand KL	3,5E-09	50	5	1,00	1,00	-	-	-	-	6,6E-10	0,0	
		Gasexplosion M	6,1E-09	252	126	1,00	1,00	-	-	-	-	1,5E-09	204,1	
		Gasexplosion KT	4,5E-09	66	66	1,00	1,00	-	-	-	-	8,6E-10	12,8	
		Gasexplosion KL	2,3E-09	66	33	1,00	1,00	-	-	-	-	4,4E-10	3,6	
		Bleve	6,1E-08	80	40	1,00	1,00	110	55	0,00	0,07	1,2E-08	7,4	
2.3	7,6E-09	Gasmoln M	1,1E-10	70	35	0,10	1,00	120	60	0,03	0,30	2,2E-11	9,2	
		Gasmoln KT	5,9E-10	25	135	0,10	1,00	75	220	0,03	0,30	1,1E-10	17,3	
		Gasmoln KL	3E-10	135	13	0,10	1,00	220	38	0,03	0,30	5,8E-11	4,3	
3	5,5E-05	Pölbrand S	1,1E-06	48	24	1,00	1,00	-	-	-	-	2,0E-07	0,8	
		Pölbrand M	4,3E-06	25	13	1,00	1,00	33	17	0,00	0,04	8,1E-07	0,0	
5.1	1,9E-07	Explosion L	9,6E-10	0	72	0,17	1,00	-	-	-	-	1,8E-10	0,0	
		Explosion M	3,8E-09	0	57	0,17	1,00	-	-	-	-	7,3E-10	0,0	

I *tabell 5* presenteras resultaten av osäkerhetsberäkningarna för Vist 10:25 som presenteras grafiskt i *avsnitt 2.5* i rapporten

Tabell 4. Riskberäkningar där antal personer och sannolikheten för olyckor har ökats med 25 % för Vist 10:25, se *avsnitt 2.5* i rapporten

Sammanställning av beräkningsresultat														Riskanalys Ulricehamn Väst 10:25				130902
Effektområde 1							Effektområde 2											
Klass	F _{klass} /år, km	Scenario	F _{scen} /år, km	längd	bredd	F _{omnk} inne	F _{omnk} ute	längd	bredd	F _{omnk} inne	F _{omnk} ute	F _{scen} /år	Om- komna					
1.	1,1E-07	Massexplosion	6,1E-10	246	72	0,17	1,00	-	-	-	-	1,5E-10	8,5					
2.1	7,3E-07	Jet	1,1E-07	45	74	1,00	1,00	66	80	0,00	0,07	5,1E-09	22,2					
		Gasbrand M	9,2E-09	185	93	1,00	1,00	-	-	-	-	1,7E-09	25,4					
		Gasbrand KT	5,7E-09	10	50	1,00	1,00	-	-	-	-	1,9E-10	1,9					
		Gasbrand KL	3,5E-09	50	5	1,00	1,00	-	-	-	-	1,7E-10	0,0					
		Gasexplosion M	6,1E-09	252	126	1,00	1,00	-	-	-	-	1,5E-09	26,3					
		Gasexplosion KT	3,8E-09	66	66	1,00	1,00	-	-	-	-	2,5E-10	18,9					
		Gasexplosion KL	2,3E-09	66	33	1,00	1,00	-	-	-	-	1,5E-10	0,5					
		Bleve	6,1E-08	80	40	1,00	1,00	110	55	0,00	0,07	4,9E-09	1,8					
2.3	7,6E-09	Gasmoln M	1,1E-10	70	35	0,10	1,00	120	60	0,03	0,30	8,0E-12	1,4					
		Gasmoln KT	4,9E-10	25	135	0,10	1,00	75	220	0,03	0,30	1,7E-11	3,1					
		Gasmoln KL	3E-10	135	13	0,10	1,00	220	38	0,03	0,30	4,1E-11	0,5					
3	5,5E-05	Pölbrand S	1,1E-06	48	24	1,00	1,00	-	-	-	-	5,1E-08	0,2					
		Pölbrand M	4,3E-06	25	13	1,00	1,00	33	17	0,00	0,04	1,5E-07	0,0					
5.1	1,9E-07	Explosion L	9,6E-10	117	72	0,17	1,00	-	-	-	-	1,1E-10	7,6					
		Explosion M	3,8E-09	77	57	0,17	1,00	-	-	-	-	2,9E-10	0,2					

4. Referenser

EAI 1997	High explosive assessment model, 5th industrial version in SI units, Engineering Analysis Inc. 1997
ERM 2008	SAFEX-paper Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link: An overview of the explosives aspects in a quantitative risk analysis for the road transport of cartridged emulsion explosives and accessories through a densely populated area. ERM-Hong Kong Ltd, 2008
FEMA 2008	Highway Vehicle Fires, Topic Fire Report Series Volume 9, Issue 1, FEMA September 2008
FOA 1997	Vådautsläpp av brandfarliga och giftiga gaser och vätskor, Försvarets Forskningsanstalt, september 1997
FOA 2000	Explosivämneskunskap, Institutionen för energetiska material, Försvarets Forskningsanstalt 2000
Göteborg 1997	Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för sektorn Transporter av farligt gods, bilaga 2, Göteborg 1997.
NFPA 2010	National Fire Protection Association, US Vehicle Fire Trends and Patterns , June 2010
PGS2 2005	Methods for the calculation of Physical Effects due to releases of hazardous materials (liquids and gases), Dutch Organization for Applied Scientific Research under supervision of the Committee for the Prevention of Disasters, 2005.
PGS3 2005	Guidelines for quantitative risk assessment, Dutch Organization for Applied Scientific Research under supervision of the Advisory Council in Dangerous Substances, 2005
SRV 1996	Farligt gods – Riskbedömning vid transport, Statens Räddningsverk, Risk- och miljöavdelningen 1996

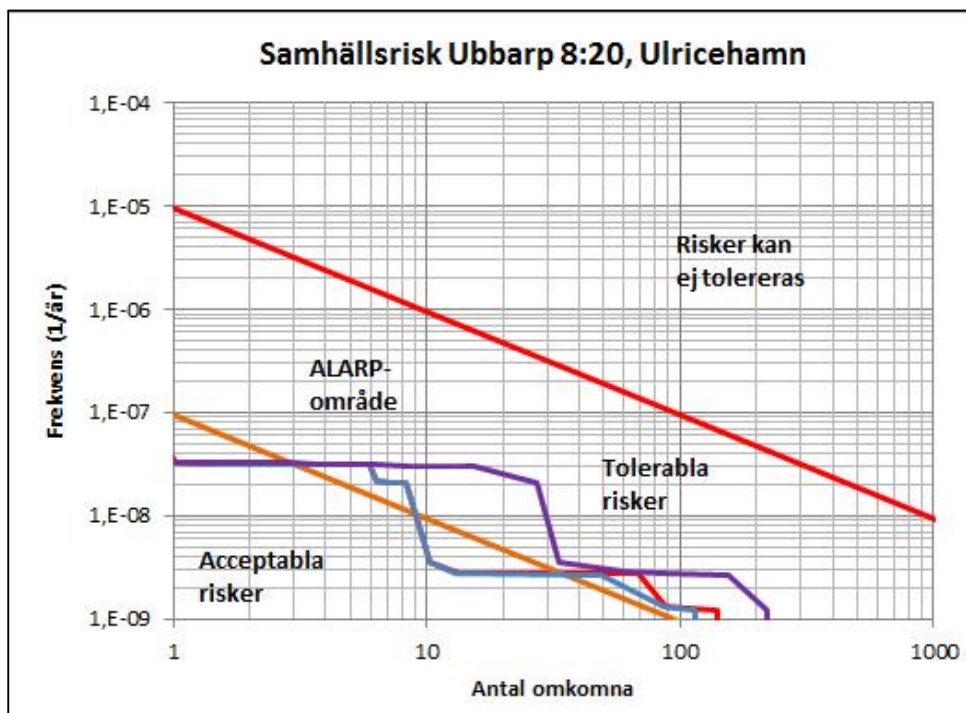
SRV 2005	Dynamisk lastpåverkan – Referensbok, Statens Räddningsverk, Karlstad, Avdelningen för stöd till räddningsinsatser, 2005
SRV 2007	Bebyggelsens motståndsförmåga mot extrem dynamisk belastning, delrapport 1 Last av luftstöt våg, Statens Räddningsverk, Avdelningen för stöd till räddningsinsatser, 2007
USCB 2012	United States Census Bureau, Statistical Abstract of the United States: 2012
Vägverket 2008	Effektsamband för vägtransportsystemet. Nybyggnad och förbättring, Effektkatalog Kap 6 Trafiksäkerhet, Vägverket publikation 2008:11

Bilaga 2

Riskberäkning för olika bebyggelseavstånd för Ubbarp 8:20

Samhällsriskberäkningarna för Ubbarp 8:20 som presenteras i rapporten har utgått från den indelningen av området som redovisas i *figur 3 i rapporten*. För att få en större flexibilitet i detaljplanen har kompletterande beräkningar genomförts som visar risknivåerna om affärshuset byggs på olika avstånd från väg 46. Dessutom har effekten av de i rapporten föreslagna skyddsåtgärderna beräknats utifrån en uppskattat effekt av dessa åtgärder. Beräkningsresultaten visas i *figur 1 till 3*.

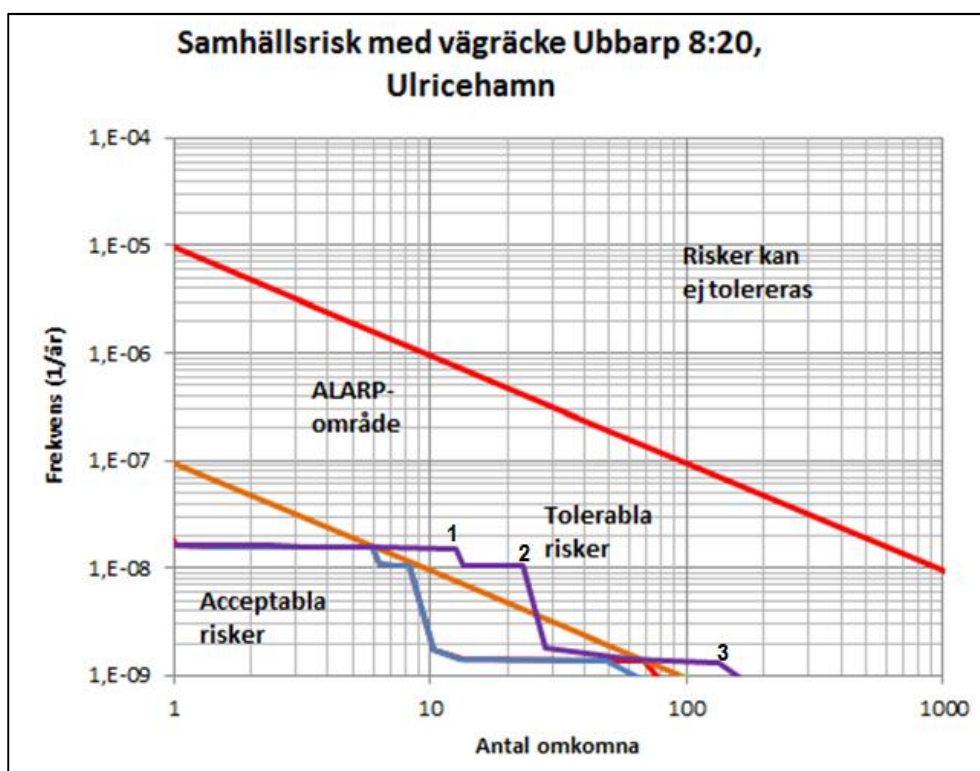
I *figur 1* visas den beräknade samhällsrisken inom planområdet om inga skyddsåtgärder genomförs. Den blåa kurvan visar samhällsrisken vid affärsbyggande på minst 90 m från vägkanten. Den röda kurvan, som delvis sammanfaller med den blåa, visar risken när huset befinner sig på minst 80 m. Den lila kurvan visar risken när huset befinner sig på 30 m. Då det finns flera möjliga placeringar av själva affärshuset och parkeringsytorna inom området i detta fall är riskkurvans exakta läge svårt att beräkna men det som visas här ger dock en bra uppfattning om risknivåerna som kan vara aktuella.



Figur 1. Samhällsrisken utan skyddsåtgärder. Blå kurva: affärshuset på 90 m, röd kurva: 80 m, lila kurva: 30 m.

Medan överskridandet av gränsen för acceptabla risker är ganska liten med affärshuset på 80 eller 90 meter så är överskridandet betydande om huset läggs på 30 m.

I figur 2 visas effekten av de i rapporten föreslagna skyddsåtgärder, främst det tunga vägräcket. Risknivåerna med affärshuset på 80 eller 90 m avstånd från vägen är acceptabla tack vare åtgärden. Risknivån för huset på 80 m tangerar skiljelinjen mellan acceptabla och tolerabla risker. Detta kan tolkas så att efter 80 m så räcker de föreslagna åtgärder för att risknivån skall vara acceptabel.



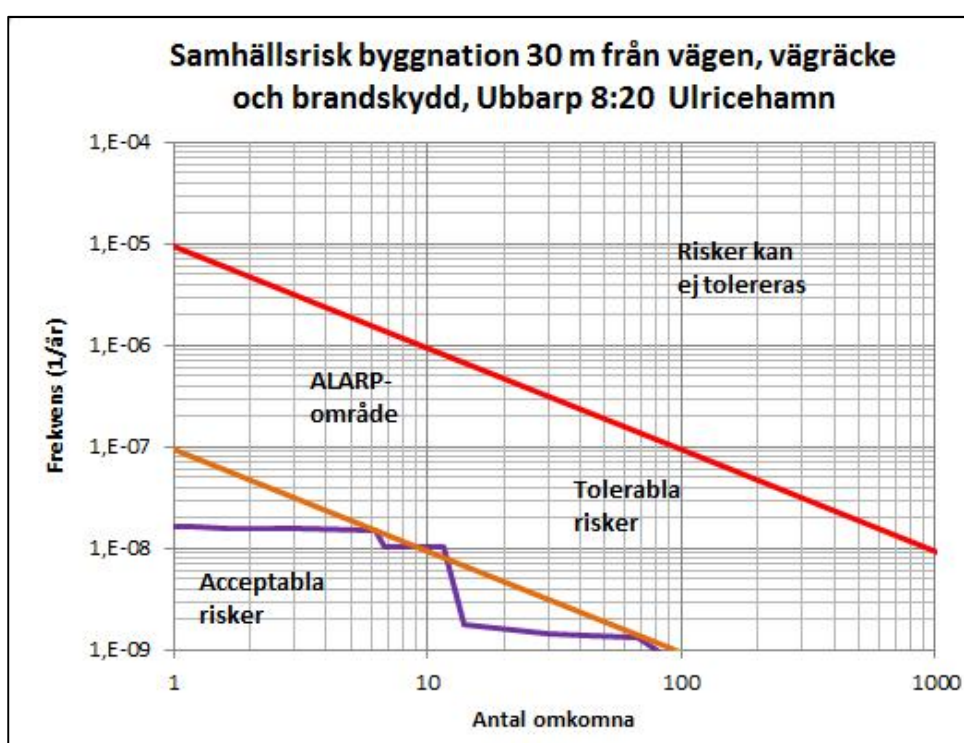
Figur 2. Samhällsrisk med skyddsåtgärder enligt rapporten. Blå kurva: affärshuset på 90 m, röd kurva: 80 m, lila kurva: 30 m.

För bebyggelse på 30 m avstånd från vägen är risknivån fortfarande över kriteriet för acceptabla risker. Ytterligare skyddsåtgärder skall därför undersökas, se *avsnitt 2.3 i rapporten*. En närmare analys av riskberäkningarna visar att det är riskerna från olika scenarier med olyckor med brandfarliga gaser som leder till risknivån.

Scenario 1 är en sk BLEVE där tanken på en tankbil för flytande brandfarlig gas exploderar på grund av en brand i transportfordonet. Scenario 2 handlar om en jetflamma där ett transportfordon med brandfarlig gas fått en mindre skada på tanken där gasen strömmar ut och har antänds. Scenario 3 handlar om gasbrand, vilket innebär att brandfarlig gas strömmar ut, som i scenario 2 men inte antänds förrän det har spridit sig ett större gasmoln i området som dessutom blåses i

riktning av parkeringsplatsen och affärshuset. Alla scenarier som leder till att den acceptabla risknivån överskrids handlar således om olyckor med brand. Skyddsåtgärderna måste därför inrikta sig mot att minska konsekvenserna av dessa typer av olyckor.

I figur 3 visas effekten av skyddsåtgärder som minskar antalet omkomna vid olyckor med brandfarliga gaser. Som påpekats ovan är riskkurvan för detta fall redan något osäker från början då området kan utföras på olika sätt. Detta påverkar naturligtvis även beräkningsresultaten av detta område med skyddsåtgärder. Även effekten av skyddsåtgärderna har antagits schablonmässigt till att hälften av de som skulle omkomma inomhus räddas. I verkligheten kan det vara bättre eller sämre



Figur 3. Uppskattat samhällsrisk med extra skyddsåtgärder för situationen med affärshuset på kortast avstånd av 30 m från vägen.

Riskenivån ligger nu nästan helt på acceptabla nivåer. De skyddsåtgärder som är aktuella är:

- Fasader mot vägen och på sidorna skall utföras i EI 30, detta gäller även fönstertyorna.
- Utrymning skall vara möjligt från den sidan av byggnaden som inte vetter mot vägen.
- Friskluftsintaget skall vara så långt från vägen som praktiskt möjligt.

Det rekommenderas att skyddsåtgärder studeras närmare om det planeras att lägga huset i zonen 30 - 80 m från vägen då det finns olika sätt att placera huset och parkeringsplatsen som ger olika risknivåer. Vilka skyddsåtgärder som behövs bör därför anpassa till den risknivån som uppkommer vid den planerade områdesindelningen.

Norconsult AB
Väg och Bana/Trafik

Herman Heijmans
herman.heijmans@norconsult.com



Norconsult AB

Theres Svensson gata 11

Box 8774, 402 76 Göteborg

031 – 50 70 00, fax 031-50 70 10

www.norconsult.se