



RISKUTREDNING

Handläggare
Niclas Grahn
Tel
+46 10 505 04 23
Mobil
+46725534829
E-post
niclas.grahn@afconsult.com

Datum
2019-06-27
Projekt-ID
751153

Kund
Boo Hjortängen 2 AB

Kvalitativ riskutredning – Björknäs 1:547



ÅF-Infrastructure AB

Uppdragsansvarig/handläggare: Niclas Grahn
Kvalitetssäkring/granskning: Christoffer Clarin



RISKUTREDNING

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	4
1 Inledning.....	6
1.1 Syfte och bakgrund	6
1.2 Metod	6
1.3 Avgränsningar	7
1.4 Riktlinjer och lagar	8
1.4.1 Nationell nivå	8
1.4.2 Regional nivå.....	8
2 Beskrivning av planerad bebyggelse	10
2.1 Skyddsvärda objekt.....	13
3 Riskinventering	13
3.1 Riskobjekt.....	13
3.2 Riskkällor	15
3.2.1 Farligt gods	15
3.2.2 Beskrivning av klassindelning	15
3.2.3 Statistik för farligt gods-transporter	21
3.3 Grovanalys - Identifiering av risker/skadehändelser.....	25
3.3.1 Klass 1: Explosiva ämnen.....	25
3.3.2 Klass 2.1: Kondenserade brandfarliga gaser	26
3.3.3 Klass 2.3: Kondenserad giftig gas	27
3.3.4 Klass 3: Brandfarlig vätska	28
3.3.5 Klass 4: Brandfarliga fasta ämnen	29
3.3.6 Klass 5: Oxiderande ämnen.....	29
3.3.7 Giftiga och smittbärande ämnen (Klass 6.1 och 6.2).....	29
3.3.8 Radioaktiva ämnen (Klass 7)	29
3.3.9 Frätande ämnen (Klass 8)	30
3.3.10 Övriga farliga ämnen (Klass 9).....	30
3.3.11 Sammanfattning av grovanalys avseende farligt gods	30
4 Riskreducerande åtgärder och slutsatser	30
4.1 Slutsats	31
Referenser.....	32



ÅF-Infrastructure AB



DOKUMENTINFORMATION

OBJEKT/UPPDRAG Kvalitativ riskutredning – Björknäs 1:547

UPPDRAGSGIVARE Boo Hjortängen 2 AB

REFERENSPERSON Daniel Rammeskov

UPPDRAGSNUMMER 751153

UPPDRAGSANSVARIG
/HANDLÄGGARE

Niclas Grahn
Civilingenjör STS (System i Teknik och
Samhälle)
niclas.grahn@afconsult.com

Telefon
010 – 505 04 23

KVALITETSSÄKRING/
GRANSKNING

Christoffer Clarin
Civilingenjör i riskhantering &
Brandingenjör
christoffer.clarin@afconsult.com

Telefon
010 – 505 28 95

DATUM

DOKUMENTSTATUS/VERSION

2019-06-27

Slutversion



RISKUTREDNING

Sammanfattning

ÅF-Infrastructure AB har fått i uppdrag av Boo Hjortängen 2 AB att ur ett riskperspektiv ta ställning till ett bostadsförslag med ett flerbostadshus inom fastigheten Björknäs 1:547. Riskobjekt för flerbostadshuset utgörs främst av Värmdöleden (väg 222) som ligger på ca 38 till 55 meters avstånd i och med att flerbostadshuset planeras ligga något vridet i relation till Värmdöleden. Värmdöleden är primär rekommenderad transportled för farligt gods. Enligt riktlinjer från Länsstyrelsen i Stockholms län ska riskerna beaktas om bebyggelse planeras inom 150 meter från väg där det transporteras farligt gods. Även Keolis bussdepå är ett riskobjekt i närheten, vars drivmedelslager med brandfarlig gas är placerat ca 190 meter från planerad bebyggelse.

Syftet med rapporten är att utifrån ett personsäkerhetsperspektiv bedöma risknivån och ge förslag på riskreducerande åtgärder för den planerade bebyggelsen om detta bedöms krävas.

Via riskidentifiering och bedömning har följande riskkällor bedömts kunna påverka det skyddsvärda objektet med ursprung i farligt godsolyckor på Värmdöleden:

- Olycka med kondenserad brandfarlig gas (Klass 2.1)
 - Endast avseende konsekvenser i form av brandrökgaser
- Olycka med giftig gas (Klass 2.3)
- Olycka med brandfarlig vätska (Klass 3)
 - Endast avseende konsekvenser i form av brandrökgaser

Genom att föreslå skyddsåtgärder för ovannämnda klasser avseende brandrökspridning kan även konsekvenser från brandfarliga fasta ämnen (klass 4), och till viss del oxiderande ämnen (klass 5), också anses vara hanterade eftersom även dessa ämnen kan generera brandrök om de medverkar i olycksförlopp. Skyddsåtgärder till ovannämnda konsekvenser gäller även för eventuella storskaliga bränder vid Keolis bussdepå.

Vid framtagande av åtgärdsförslag har hänsyn tagits till riskbilden i området ur olycksperspektiv enligt ovan samt till Länsstyrelsen Stockholms riktlinjer för planläggning intill transportleder med farligt gods. Enligt riktlinjerna från Länsstyrelsen Stockholm är det lämpligt med bostäder >75 meter från en farligt godsled utan att vidare skyddsåtgärder förutom skyddsavståndet vidtas. Avståndet mellan Värmdöleden och det planerade flerbostadshuset är ca 38 till 55 meter.

De skyddsåtgärder som ÅF rekommenderar att införa på planerad bebyggelse syftar i huvudsak till skydd mot brandrökgaser från både farligt godsolyckor och fordonsbränder på Värmdöleden samt även från bränder inom Keolis bussdepå samt till viss mån även för olyckor med giftig gas på Värmdöleden. Åtgärderna bedöms vara rimliga i relation till sin kostnad och sin riskreducerande effekt kopplat till riskbilden:

- Friluftsentag ska riktas bort från Värmdöleden
- Ventilationen ska vara avstängningsbar
- Det ska vara möjligt att utrymma i riktning bort från Värmdöleden på ett säkert sätt, exempelvis via dörr i fasad eller via balkong med hjälp av räddningstjänstens stegutrustning
- Balkonger/uteplatser till byggnadskroppen ska vara riktade bort från Värmdöleden
- Sovrum ska inte förläggas på den sida av byggnadskroppen som är närmast Värmdöleden



RISKUTREDNING

Förutsatt att ovan föreslagna skyddsåtgärder införs, görs bedömningen att personrisken för planerad bostadsbebyggelse inom studerat område är acceptabel och kan genomföras.



RISKUTREDNING

1 Inledning

1.1 Syfte och bakgrund

Boo Hjortängen 2 AB planerar att anlägga ett flerbostadshus inom fastigheten Björknäs 1:547 i Nacka kommun. På ca 38 till 55 meters avstånd från planerat flerbostadshus går Värmdöleden. Värmdöleden är primär rekommenderad transportled för farligt gods och utgör riskobjekt till planområdet. Inga andra riskobjekt finns i närheten.

På grund av närheten till Värmdöleden behöver en riskutredning tas fram. Riskutredningen ska ta ställning till bostadsförslaget inom fastigheten och ge förslag på (om detta av riskutredningen bedöms krävas) riskreducerande åtgärder.

Syftet med rapporten är att utifrån ett personsäkerhetsperspektiv bedöma risknivån och ge förslag på riskreducerande åtgärder för den planerade bebyggelsen om detta bedöms krävas.

1.2 Metod

En riskutredning delas in i flera olika steg (se Figur 1). Först sker en bestämning av **mål och avgränsningar** gällande den aktuella riskutredningen.

Efter detta steg sker en **riskinventering** vilket är en arbetsprocess för att identifiera vilka risker som finns inom det studerade området.

I **riskanalysen** genomgår de identifierade riskerna sedan en bedömning gällande sannolikhet och konsekvens för att sammantaget kunna ge en uppfattning om risknivån. Beroende på omfattningen och detaljnivån på riskutredningen kan detta göras kvalitativt och/eller kvantitativt.

Utgående från hur risknivån skall värderas sker i **riskvärderingen** en jämförelse mellan den uppskattade risknivån och acceptabla kriterier.

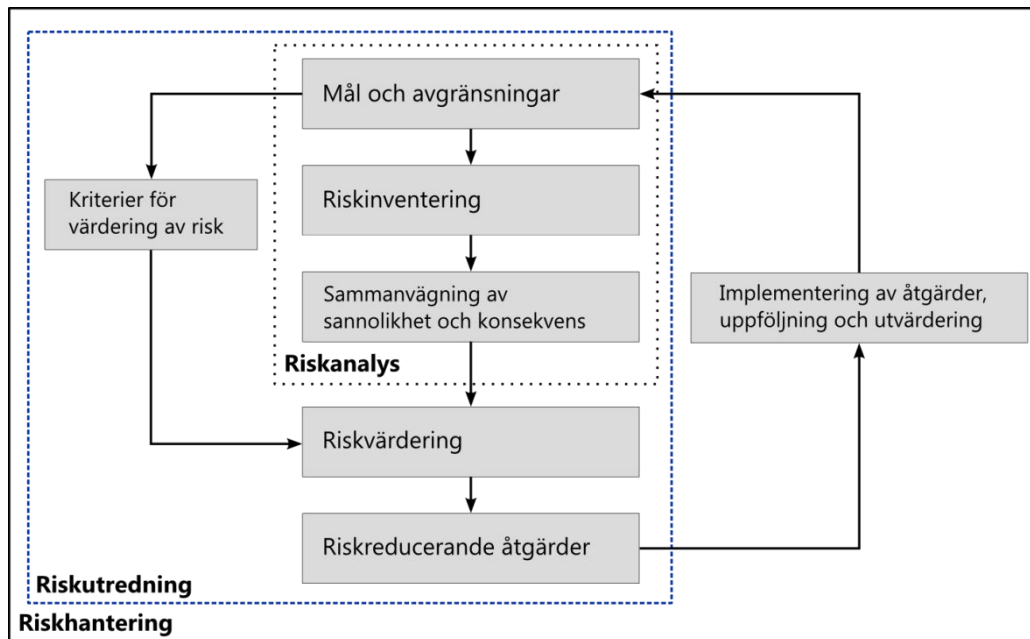
Ur jämförelsen synliggörs sedan behovet av **riskreducerande åtgärder** för att kunna sänka risknivån på de risker som inte uppfyller acceptanskriteriet. Åtgärder som till en låg kostnad och utan andra avsevärda olägenheter minskar risken är oavsett resultatet motiverande.

Ett viktigt steg i en riskutredning är att den blir en regelbundet återkommande del av den totala riskhanteringsprocessen där en kontinuerlig implementering av riskreducerande åtgärder, uppföljning av processen och utvärdering av resultatet är utmärkande.

Metoden följer i stort de riktlinjer som Länsstyrelserna i Skåne, Stockholm och Västra Götaland tagit fram [1].



RISKUTREDNING



Figur 1. Illustration av riskhanteringsprocessen. Denna riskutredning innefattar det som är markerat med blå streckad linje.

Föreliggande inledande riskutredning innehåller följande moment:

- En kartläggning av fastigheten och dess omgivning med utgångspunkt i typ av bebyggelse, utformning och topografi.
- Inventering av riskkällor
 - Värmdöleden (väg 222)
 - Keolis bussdepå
- Olyckskatalog/Scenariobeskrivning för olyckor vid riskkällor
 - Värmdöleden. Beskrivning av kategorier av ämnen (klass)
- Kvalitativ konsekvensbeskrivning och uppskattning av sannolikhet för olyckor
 - Utgår från Trafikverkets siffror avseende 2040 för Värmdöleden
- Beskrivning av osäkerheter
- Kvalitativ riskvärdering
- Hänsyn till Länsstyrelsen i Stockholms läns nya riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods från april 2016.
- Förslag på riskreducerande åtgärder för föreslagna bebyggelse

1.3 Avgränsningar

Denna riskutredning avgränsas till att omfatta risker som är förknippade med plötsligt inträffade händelser (olyckor) som har sitt ursprung i:

- Transport av farligt gods längs med Värmdöleden (väg 222)

Enbart risker som kan innebära konsekvenser i form av personskada på personer inom det studerade området beaktas kopplat till detta. Det innebär att ingen hänsyn har tagits till exempelvis skador på miljön, skador orsakade av långvarig exponering eller materiella skador inom området (om inte dessa i sin tur kan innebära en personrisk).



RISKUTREDNING

1.4 Riktlinjer och lagar

1.4.1 Nationell nivå

Riskhantering i den fysiska planeringen är knuten till plan- och bygglagen [2] och miljöbalken [3]. I Plan- och bygglagen framgår det att bebyggelse och byggnadsverk skall utformas och placeras på den avsedda marken på ett lämpligt sätt med hänsyn till skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olyckshändelser. I samband med att en kommun upprättar en detaljplan ska en miljöbedömning göras. Om ett planförslag sammantaget kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (i meningen att miljö eller människors hälsa kan komma att påverkas) skall en miljökonsekvensbeskrivning genomföras enligt miljöbalken.

1.4.2 Regional nivå

Plan- och bygglagen samt miljöbalken är emellertid inte fullt detaljerade kring riskutredningens metodik och innehåll. Riktlinjer, kriterier och rekommendationer på krav och typ av riskutredning har därför tagits fram av olika parter såsom länsstyrelser och myndigheter. I denna utredning används riktlinjer från Länsstyrelsen i Stockholms läns dokument *Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods* [4].

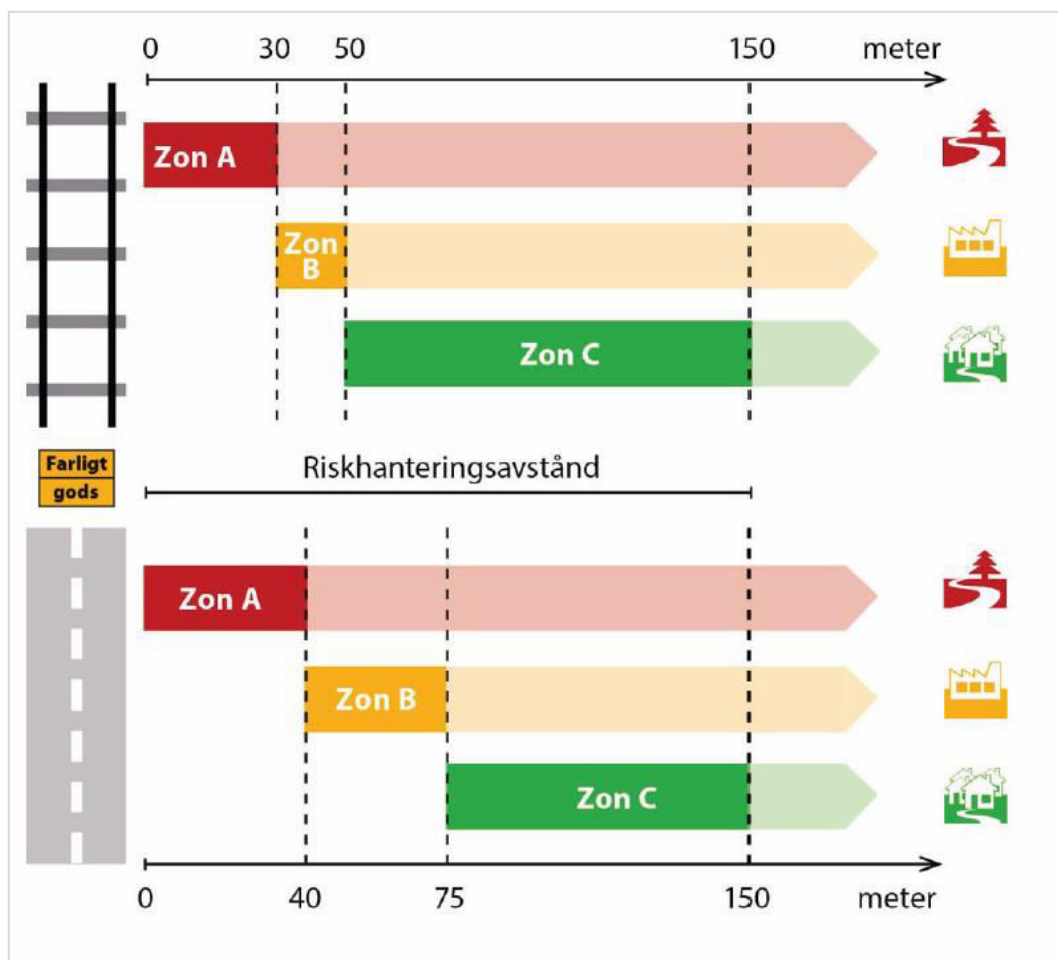
Länsstyrelsen i Stockholms län anser i dokumentet att risker förknippade med transport av farligt gods ska beaktas vid framtagande av detaljplaner inom 150 meters avstånd från en farligt gods-led. Närmare detaljeringsgrad eller på det sätt som riskerna ska beaktas anges inte utan beror på planförslagets riskbild.

Figur 2 visar en rekommenderad indelning av tre olika zoner och deras skyddsavstånd invid en farligt gods-led gällande både väg- och järnväg. Zonerna har i länsstyrelsens riktlinjer specificerats med fasta avståndsgränser.

Tabell 1 redogör för olika typer av markanvändning för de tre zonerna där zon A är närmast och zon C är längst ifrån farligt gods-leden i det aktuella plan-/programområdet. Den genomgående tanken är att verksamheter och markanvändning som är förknippad med en stor persontäthet skall befinna sig så långt bort från farligt godsleden som rimligen kan vara möjligt för att minska individ- och samhällsriskerna för tredje person.

Det svenska vägnätet för transport av farligt gods består av två delsystem; dels det primära vägnätet där de största mängderna och de flesta typerna av farligt gods transporteras och som används för genomfartstrafik, och dels det sekundära vägnätet som är tänkt som ett lokalt vägnät som inte bör användas för genomfartstrafik. Skyddsavstånden som visas i Figur 2 gäller för både primära och sekundära transportleder i vägnätet.

Länsstyrelsen i Stockholms län menar vidare att det för bebyggelse intill alla primära och de flesta sekundära rekommenderade transportleder för farligt gods på väg ska finnas ett bebyggelsefritt avstånd på minst 25 meter mellan väg och studerat markområde. Länsstyrelsen anger också att det är osannolikt att de tillåter bebyggelsefria avstånd på mindre än 10-15 meter avseende sekundära transportleder.



Figur 2. Zonindelning för skyddsavstånd [4]

Tabell 1. Rekommenderad markanvändning för zonerna A, B och C [4]

Zon A	Zon B	Zon C
G - Drivmedelsförsörjning (obemannad)	E - Tekniska anläggningar	B - Bostäder
L - Odling och djurhållning	G - Drivmedelsförsörjning (bemannad)	C - Centrum
P - Parkering (ytparkering)	J - Industri	D - Vård
T - Trafik	K - Kontor	H - Detaljhandel
	N - Friluftsliv och camping	O - Tillfällig vistelse
	P - Parkering (övrig parkering)	R - Besöksanläggningar
	Z - Verksamheter	S - Skola



RISKUTREDNING

2 Beskrivning av planerad bebyggelse

Boo Hjortängen 2 AB planerar att anlägga ett flerbostadshus inom fastigheten Björknäs 1:547 i Nacka kommun.

Flerbostadshuset planeras bestå av tre våningsplan. Fördelningen av lägenheterna per våningsplan är :

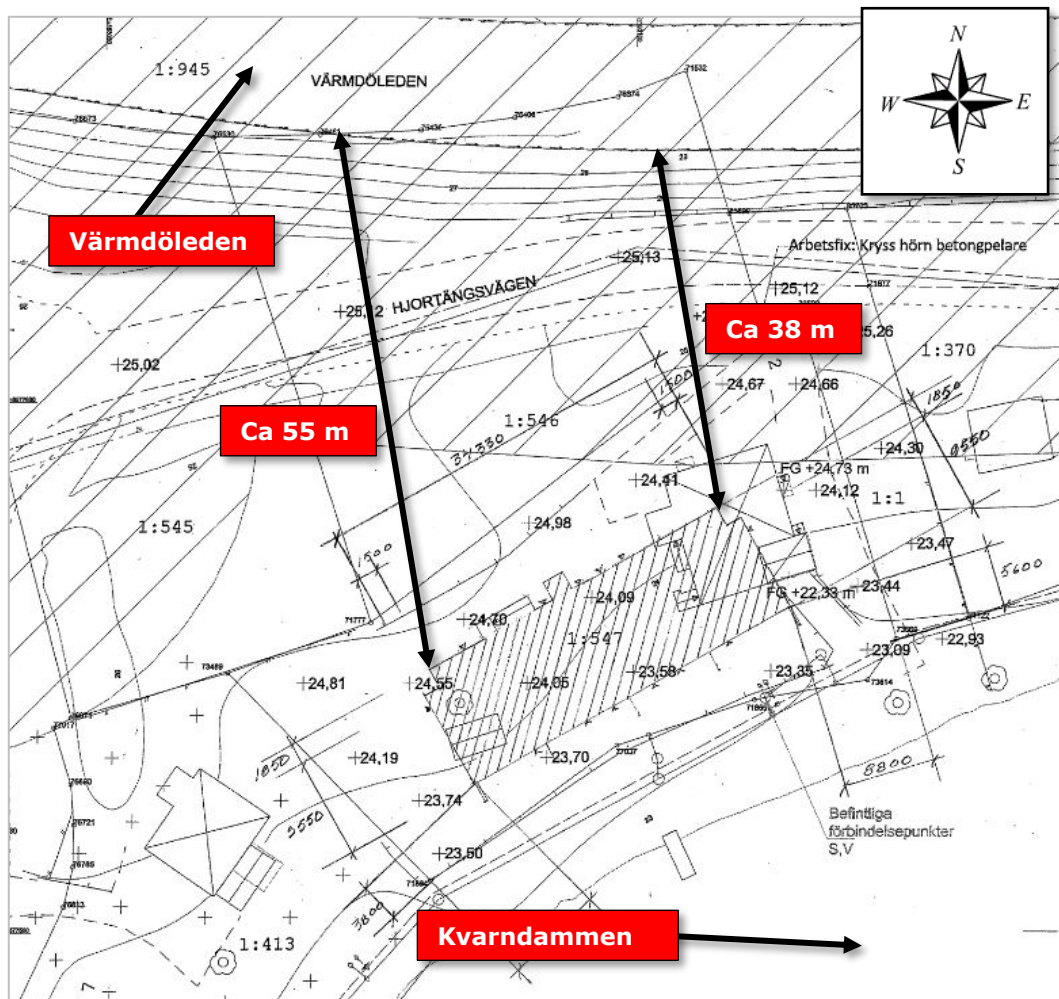
- Entréplan: 2 treor och 2 tvåor + uteplatser
- Plan 1: 8 ettor á 35 m² + balkonger
- Plan 2: 8 ettor á 35 m² + balkonger

Flerbostadshusets bottenplatta kommer placeras på plushöjden +24,6 m. Uppskattad persontäthet är en person per lägenhet (etta) och 2 personer för de övriga lägenheterna, vilket innebär totalt 24 personer.

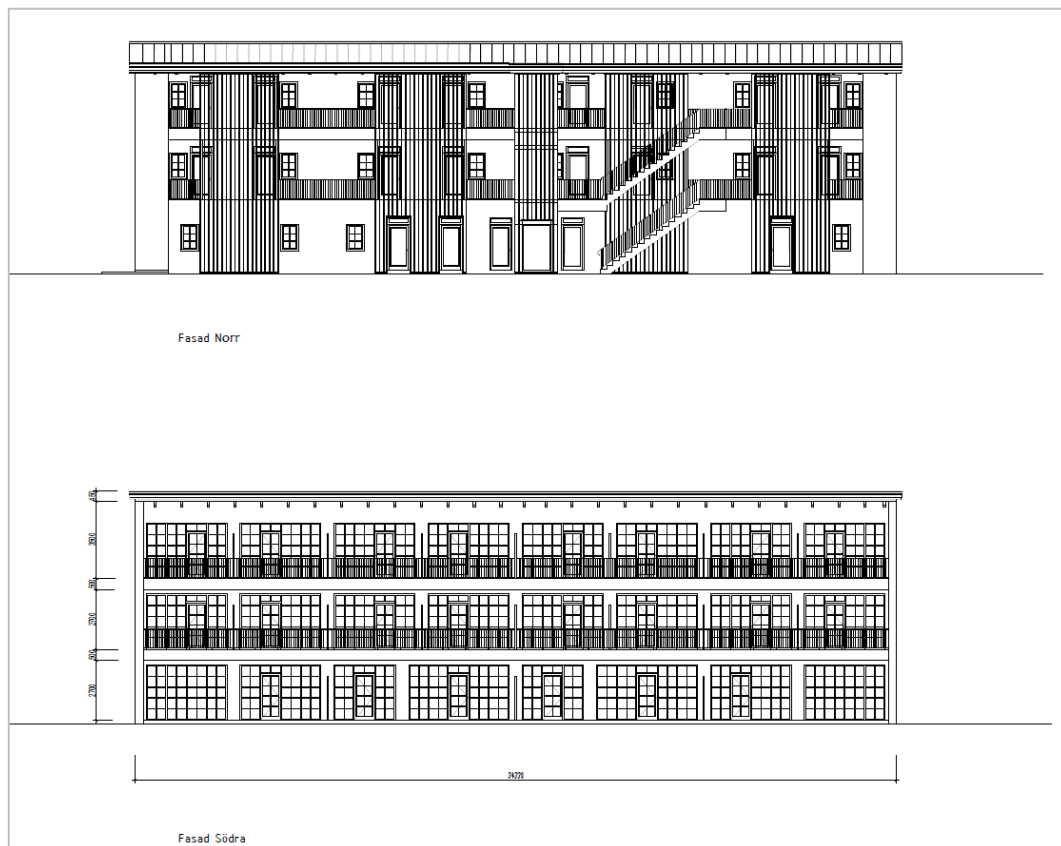
Entré till flerbostadshuset sker via loftgång i riktning mot Värmdöleden. Framför byggnaden planeras för parkeringsplatser, cykelförvaring och soprum. Balkonger och uteplatser planeras riktas bort från Värmdöleden, intill vattendraget Kvarndammen söder om byggnaden. [5] & [6]

Flerbostadshusets lokalisering inom fastigheten ses i Figur 3 och utformningen av fasader ses i Figur 4. En renderad visionsbild av det färdiga flerbostadshuset visas i Figur 5.

Kortaste avstånd mellan Värmdöleden och fasaden på flerbostadshuset är ca 38 till 55 meter då byggnadskroppen planeras att ligga i en vriden position i relation till Värmdöleden, se Figur 3.



Figur 3. Situationsplan för den planerade bebyggelsen inom Björknäs 1:547 i relation till Värmdöleden. [7]



Figur 4. Fasader på föreslagen bebyggelse. [5]



Figur 5. Renderad områdesbild. Fasad mot sydost och Kvarndammen.



Figur 6. Renderad områdesbild. Fasad mot nordväst

2.1 Skyddsvärda objekt

Denna riskutredning fokuserar på personsäkerhet. Skyddsvärda objekt är personer som vistas inom fastigheterna Björknäs 1:547, både i och utanför planerad bebyggelse.

Eftersom det planerade flerbostadshuset ligger inom 150 m från farligt gods-led, bedöms det rimligt att beakta riskhanteringsprocessen.

3 Riskinventering

3.1 Riskobjekt

Riskobjekt utgörs av Värmdöleden (väg 222) som är placerad på ca 38 till 55 meters avstånd från planerat flerbostadshus. Vägen ligger vidare i ett ca 5-6 meter högre höjdläge. Värmdöleden är primär rekommenderad transportled för farligt gods och utgör riskkälla till studerat område.

Värmdöleden är uppdelad i två olika körriktningar, väster (mot Stockholm) och öster (från Stockholm). Hastighetsbegränsningen förbi sträckan är i dagsläget 90 km/h (öster om Sockenvägen) och 70 km/h (väster om Sockenvägen). I relation till det studerade området är körriktningen mot öster den närmast belägna. Vardera körriktning består av två körfält med avåkningsskydd i form av balkräcken på vardera sida vägen. Körriktningarna avskiljs också med balkräcken. [8]

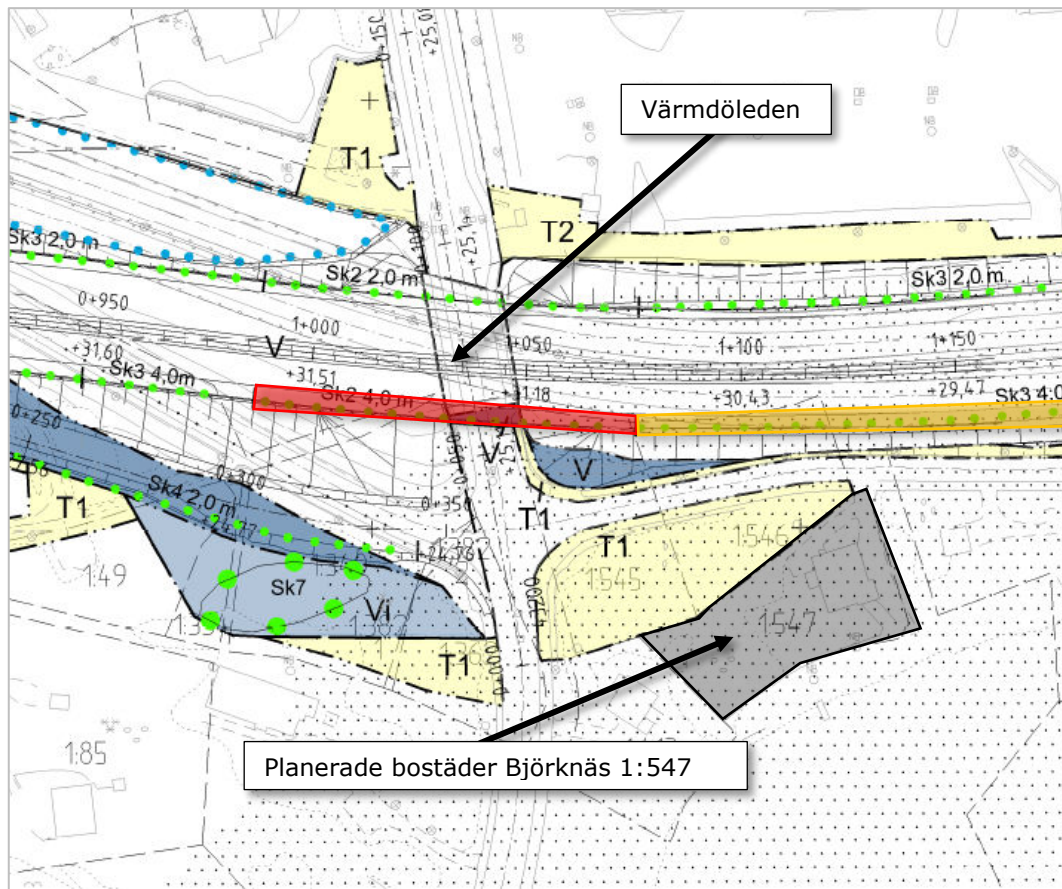
En ny bro planeras över Skurusundet över vilken Värmdöleden går väster om det studerade skyddsvärda objektet. I MKB:n till den nya brons vägplan anges att den dimensionerade hastigheten som högst kommer att vara 100 km/h. [9]

I och med tillkomsten av den nya Skurusundsbron kommer bullerskydd att anläggas invid Värmdöleden. I Figur 7 ses bullerskyddens lokalisering i relation till fastigheten 1:547.

Det rödmarkerade bullerskyddet (Sk3) i Figur 7 kommer att bestå av en genomsiktlig skärm med absorbent och vara 4 meter högt. Det orange bullerskyddet (Sk3), som

RISKUTREDNING

främst skyddar byggnaden inom fastigheten 1:547, kommer bestå av streckmetall/spaljéskärm med absorbent och vara 4 meter högt.



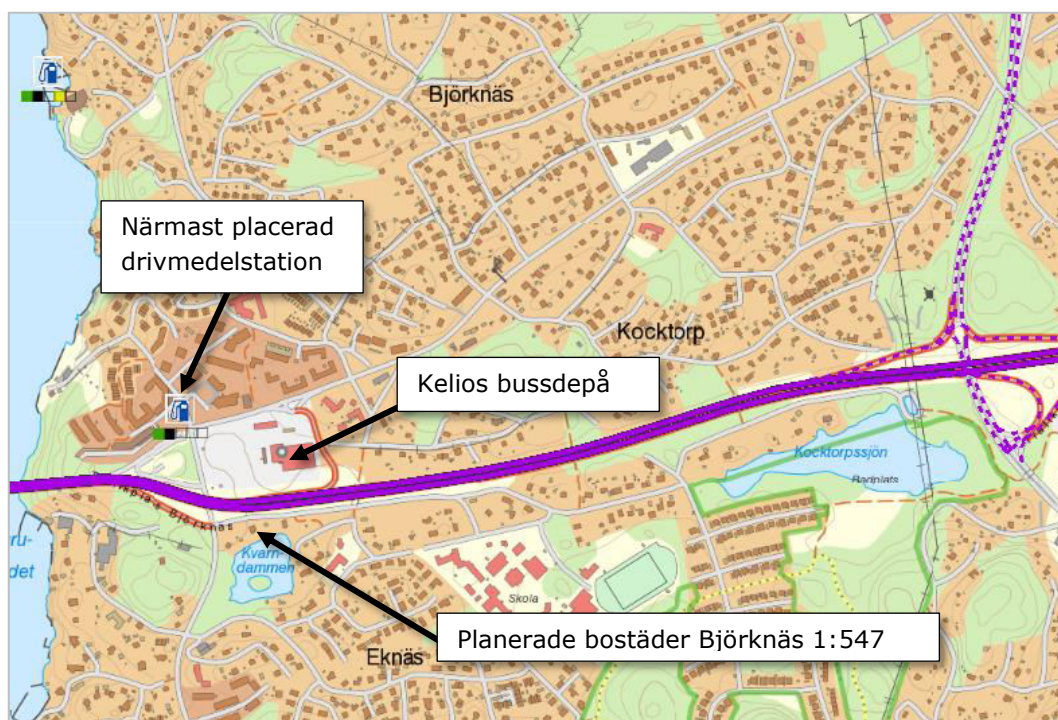
Figur 7. Vägplan för väg 222/Skurubron. Bullerskydd markerade i rött och orange. Fastigheten Björknäs 1:547 markerat i grått. [10]

Närmaste drivmedelstation ligger ca 250 meter sydväst om studerat område. Inga olyckor vid denna bedöms kunna påverka det skyddsvärda objektet på grund av avståndet.

På andra sidan Värmdöleden (väg 222) finns Keolis bussdepå (adress Värmdövägen 620). Avståndet mellan fastighet 1:547 och bussdepån är ca 190 meter.

Efter övergripande översyn av verksamheten antas att det inom denna finns någon form av upplag av drivmedel till bussarna. Okulärt har identifierats att brandfarlig gas förvaras i tre lastbilsflak i det nordvästra hörnet av verksamhetsområdet. Avståndet mellan lagret och närmaste del av flerbostadshuset inom fastigheten 1:547 är ca 190 meter. I och med lagerhanteringen av drivmedlen kan teoretiskt utsläpp och antändning av gasformiga och vätskeformiga bränslen ske. Beroende på olycksfall kan en antändning innebära både värmestrålning och tryckvåg om mängden brandfarlig gas antänds inom brännbarhetsområdet. Dessutom kan bussar börja brinna. Det bedöms dock inte som sannolikt att studerat skyddsvärt objekt kan påverkas av värmestrålning och/eller tryckvåg för mycket allvarliga olyckor inom bussdepån. I värsta fall kan vid en storbrand brandrökgaser nå planerad bebyggelse, vilket endast bedöms ge obehag vid studerat skyddsvärt objekt.

En översikt av intelligande riskobjekts placering i relation till studerat skyddsvärt objekt ses i Figur 8.



Figur 8. Föreslagen bebyggelses placering i förhållande till närmast placerade riskobjekt. Värmdöleden är markerad med lila. [11]

3.2 Riskkällor

Varje riskobjekt är behäftat med en eller flera riskkällor som på olika sätt kan orsaka yttre påverkan på skyddsvärt objekt. Nedan beskrivs närmre de riskkällor som riskobjektet Värmdöleden omfattar förbi det studerade skyddsvärda objektet.

Riskkällor har identifierats att endast utgöras av det farligt gods som transporteras på Värmdöleden. Riskkällor i form av enskilda fordon som genom avåkning kan skada personer och byggnader har inte bedömts som troligt i detta fall på grund av avståndet mellan väg och det skyddsvärda objektet.

3.2.1 Farligt gods

Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter, som har sådana farliga egenskaper att de kan skada människor, miljö, egendom och annat gods om det inte hanteras rätt under transport. Transport av farligt gods omfattas av regelsamlingar, ADR/RID som tagits fram i internationell samverkan [12]. Det finns således regler för vem som får transportera farligt gods, hur transporterna ska ske, var dessa transporter får ske och hur godset ska vara emballerat samt vilka krav som ställs på fordon för transport av farligt gods. Alla dessa regler syftar till att minimera risker vid transport av farligt gods.

Farligt gods delas in i nio olika klasser med hjälp av de så kallade ADR/RID-systemen som baseras på den dominerande risken som finns med att transportera ett visst ämne eller produkt. För varje klass finns också ett antal underklasser som mer specifikt beskriver transporten.

3.2.2 Beskrivning av klassindelning

Nedan redovisas klassindelningen av farligt gods och en grov beskrivning av vilka konsekvenser som kan uppstå vid en olycka.



RISKUTREDNING

Klass 1: Explosiva ämnen och föremål

Etikettförlagor:



Exempel på ämnen:

Sprängämnen, tändmedel, ammunition, krut och fyrverkerier etc.

Konsekvensbeskrivning för liv och hälsa:

Tryckpåverkan och brännskador. Stor mängd massexplosiva ämnen (Klass 1.1) kan ge skadeområden uppemot 200 m i radie (orsakat av tryckvåg). Personer kan omkomma både inomhus och utomhus primärt pga. ras eller kollaps. Övriga explosiva ämnen och mindre mängder massexplosiva ämnen ger enbart lokala konsekvensområden. Splitter och kringflygande delar kan vid stora explosioner ge skadeområden med uppemot 700 m radie [13].

Klass 2.1: Brandfarlig gas

Etikettförlagor:



Exempel på ämnen:

Acetylen, gasol etc.



RISKUTREDNING

Konsekvensbeskrivning för liv och hälsa:

Brännbara gaser kan ge brännskador och i vissa fall tryckpåverkan till följd av jetflamma, gasmolnsexplosion eller BLEVE. Konsekvensområden kan överstiga 100 meter.

Klass 2.2: Icke giftig, icke brandfarlig gas

Etikettförlagor:



Exempel på ämnen:

Inerta gaser såsom kväve, argon etc. Oxiderande gaser är syre, ozon, kväveoxider etc.

Konsekvensbeskrivning för liv och hälsa:

Icke giftig, icke brandfarlig gas förväntas inte ha några konsekvenser för liv och hälsa om ett läckage sker utomhus. Om ett utsläpp sker av en kondenserad gas kan dock köldskador uppstå om personer får vätskan på sig.

Klass 2.3: Giftig gas

Etikettförlagor:



Exempel på ämnen:

Klor, svaveldioxid, ammoniak etc.

Konsekvensbeskrivning för liv och hälsa:

Giftiga gaser kan ge omkomna både inomhus och utomhus till följd av giftiga gasmoln. Konsekvensområden kan överstiga 100 meter.

Klass 3: Brandfarliga vätskor

Etikettförlagor:





RISKUTREDNING

Exempel på ämnen:

Bensin, diesel- och eldningsolja, lösningsmedel, industrikemikalier etc. Bensin och diesel (majoriteten av klass 3) transporteras i tankar rymmandes upp till 50 ton.

Konsekvensbeskrivning för liv och hälsa:

Brännskador och rökskador till följd av pölbrand, strålningseffekter eller giftig rök. Konsekvensområden överstiger vanligtvis inte 30 meter för brännskador. Rök kan spridas över betydligt större område. Bildandet av vätskepöl beror på vägutformning, underlagsmaterial och diken etc.

Klass 4.1: Brandfarliga fasta ämnen, självreaktiva ämnen och fasta okänsliggjorda explosivämnen

Etikettförlagor:



Exempel på ämnen:

Metallpulver (ex. kisel- och aluminiumpulver), magnesium, svavel, tändstickor.

Klass 4.2: Självantändande ämnen

Etikettförlagor:



Exempel på ämnen:

Aktivt kol, fiskmjöl, järnoxid, vit/gul fosfor, vattenfri kalium- och natriumsulfid, pyrofort metallorganiskt ämne

Klass 4.3: Ämnen som utvecklar brandfarliga gaser vid kontakt med vatten.



Exempel på ämnen:

Kalium, magnesiumpulver.

Konsekvensbeskrivning för liv och hälsa (för hela klass 4):

Brand, strålningseffekt och giftig rök. Konsekvenserna är vanligtvis begränsade till närområdet kring olyckan. De kräver vanligtvis tillgång till vatten för att utgöra en



RISKUTREDNING

brandrisk. Mängden brandfarlig gas som bildas står då i proportion till tillgången på vatten.

Klass 5.1: Oxiderande ämnen

Etikettförlagor:



Exempel på ämnen:

Natriumklorat, kaliumklorat, persulfat, kaliumpermanganat, hypoklorit och väteperoxid (som bland annat återfinns i blekmedel och desinfektionsmedel), perättiksyra m.fl.

Klass 5.2: Organiska peroxider

Etikettförlagor:



Exempel på ämnen:

Metyletylketonperoxid (MEKP), bensoylperoxid.

Konsekvensbeskrivning för liv och hälsa (för hela klass 5):

Oxiderande ämnen i kontakt med brandfarliga ämnen kan orsaka en exoterm reaktion där en explosiv brandrisk kan resultera i tryckpåverkan och brännskador. Självantändning, explosionsartade brandförlopp kan uppkomma om väteperoxidlösningar med koncentration över 60 % eller organiska peroxider kommer i kontakt med brännbart och organiskt material (exempelvis bensin). Konsekvensområden p.g.a. tryckvågor uppemot 150 m.

Oxiderande ämnen kan även laka ur och bryta ned organiskt material vilket kan leda till att föroreningar når dricksvattentäkt.

Klass 6.1: Giftiga ämnen

Etikettförlagor:





RISKUTREDNING

Exempel på ämnen:

Arsenik-, bly- och kvicksilversalter, cyanider, bekämpningsmedel, klororganiska och bromorganiska föreningar.

Klass 6.2: Smittförande ämnen

Etikettförlagor:



Exempel på ämnen:

Sjukhusavfall, kliniska restprodukter, levande virus, bakterier, sjukdomsalstrande mikroorganismer etc.

Konsekvensbeskrivning för liv och hälsa (för hela klass 6):

Giftigt utsläpp. Små utsläpp kan orsaka att dricksvatten/vattentäkt blir otjänligt. Konsekvenserna är vanligtvis begränsade till närområdet.

Klass 7: Radioaktiva ämnen

Etikettförlagor:



Exempel på ämnen:

Medicinska preparat, brandvarnare, vissa mätinstrument och pacemakers. Kärnavfall. Transporteras vanligtvis i små mängder.

Konsekvensbeskrivning för liv och hälsa:

Utsläpp av radioaktivt ämne, kroniska effekter mm. Konsekvenserna begränsas till närområdet (medicinska preparat) men kan även bli katastrofala (vid utläckage av kärnavfall).

Klass 8: Frätande ämnen

Etikettförlagor:





RISKUTREDNING

Exempel på ämnen:

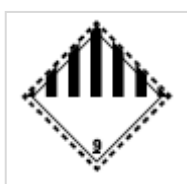
Saltsyra, svavelsyra, salpetersyra, natrium- och kaliumhydroxid (lut). Transporteras vanligtvis som bulkvara.

Konsekvensbeskrivning för liv och hälsa:

Utsläpp av frätande ämne. Dödliga konsekvenser begränsas till olycksområdet [13] (LC50). Personskador kan uppkomma på längre avstånd (IDLH). Det kan uppkomma pH-förändring i vattenmiljön vid stora utsläpp.

Klass 9: Övriga farliga ämnen och föremål

Etikettförlagor:



Exempel på ämnen:

Gödningsämnen, asbest, magnetiska material, fordon, motorsågar, batterier, batteridrivna utrustningar, asbest och torr-is, vissa första hjälpen-produkter etc.

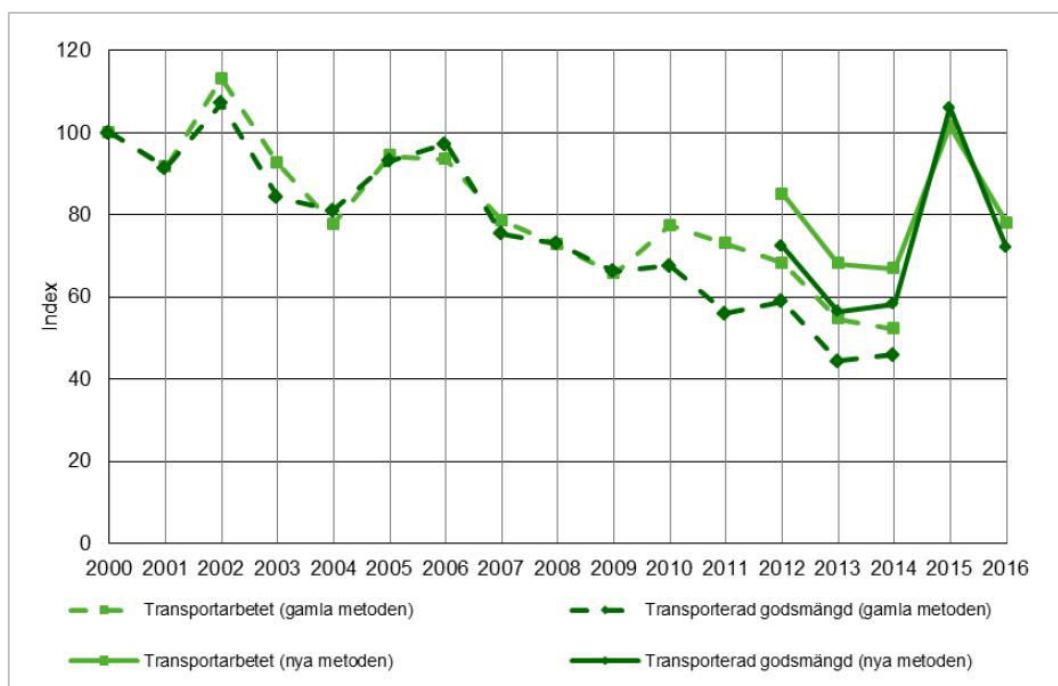
Konsekvensbeskrivning för liv och hälsa:

Utsläpp. Konsekvenser begränsade till närområdet.

3.2.3 Statistik för farligt gods-transporter

Enligt Lastbilsundersökningen 2013 var lastbilstrafiken för farligt gods i en sjunkande trend, vilket även överensstämde med strävan hos branschen om att minska vägtransporterna av farligt gods och omplacera dessa till järnväg istället. År 2000 transporterades 15,4 miljoner ton farligt gods på vägar i Sverige och år 2013 var motsvarande siffra 6,8 miljoner ton. Även transportarbetet minskade under samma period från 2,0 miljarder tonkilometer till 1,1 miljarder tonkilometer [14].

Dock visar den officiella statistiken om lastbilstrafik att den sjunkande trenden bröts under 2015. Under 2015 transporterades 16 miljoner ton farligt gods på svenska vägar, en signifikant ökning jämfört med föregående år och nära 10 miljoner ton mer än jämfört med 2013. Vad denna ökning beror på har inte kunnat säkerställas. [15] Den senaste officiella statistiken för 2016 visar dock att den transporterade mängden farligt gods minskade under 2016 då det transporterades 11 miljoner ton farligt gods på svenska vägar i inrikestrafiken. Hur utvecklingen av transporter av farligt gods sett ut sedan 2000 fram till 2016 redovisas i Figur 9 [16]



Figur 9. Inrikes lastad godsmängd och godstransportarbete (tonkilometer) med svenska lastbilar fördelat på ADR/ADR-S-klassificering år 2000 till 2016. Index (år 2000=100) [16].

Den senast officiellt framtagna statistiken som visar hur fördelningen av farligt godsklasser ser ut på det svenska vägnätet avser 2016. Ett genomsnitt på fördelningen utifrån antalet transporter redovisas i Tabell 2 avseende perioden 2013-2016.



RISKUTREDNING

Tabell 2. Antal inrikes farligt godstransporter fördelat på ADR/ADR-S-klassificering avseende perioden 2013-2016 [17] & [15] & [16] & [18]

Klass	Typ av farligt gods	Antal transporter 1000-tal	Andel 2013-2016 [%]	Andel 2016 [%]
Klass 1	Explosiva ämnen och föremål	3	0,6%	1,2%
Klass 2	Gaser (komprimerade, flytande eller tryckupplösta)	86	19,6%	15,6%
Klass 3	Brandfarliga vätskor	233	53,4%	58,8%
Klass 4.1	Brandfarliga fasta ämnen	2	0,4 %	0,7%
Klass 4.2	Självantändande ämnen	1	0,3%	0,7%
Klass 4.3	Ämnen som vid kontakt med vatten utvecklar brandfarliga gaser	2	0,3%	0,5%
Klass 5.1	Oxiderande ämnen	12	2,7%	2,3%
Klass 5.2	Organiska peroxider	-	-	-
Klass 6.1	Giftiga ämnen	25	5,6%	11,2%
Klass 6.2	Smittsamma ämnen	1	0,2%	0,2%
Klass 7	Radioaktiva ämnen	-	-	-
Klass 8	Frätande ämnen	59	13,5%	7,9%
Klass 9	Övriga farliga ämnen och föremål	15	3,4%	0,9%
Totalt		437	100 %	100 %

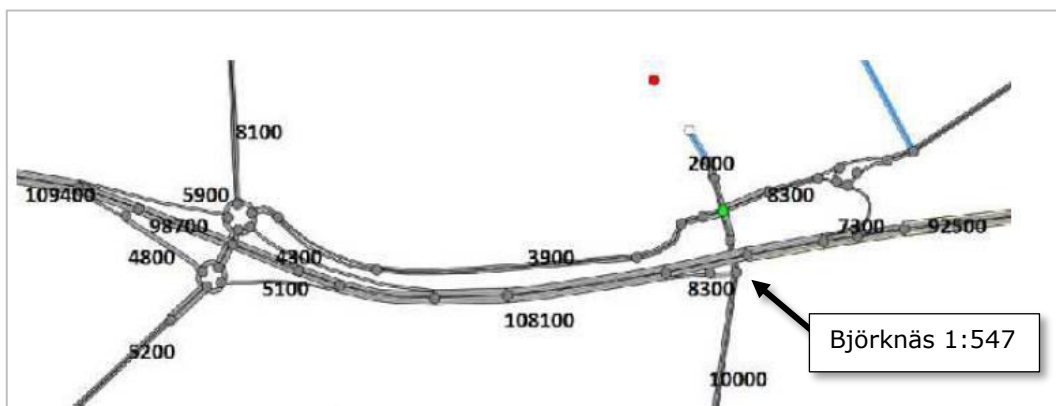
Dessvärre redovisas inte indelningen i de olika underklasserna till klass 2 i den svenska officiella statistiken från Trafikanalys. Baserat på dåvarande Räddningsverkets undersökning av farligt godsflöden (i ton) i september 2016 anges i den rapporten att klass 2.1 (Brandfarlig gas) stod för 1,8 % av totala farligt godsmängden och klass 2.3 (Giftig gas) stod för 5,9 %. [19] Denna undersökning anger dock andelen av transportmängden och inte antal transporter. Detta måste dock antas vara likställt för att kunna komma fram till en fördelning. Enligt beräkningen i Tabell 2 anges att klass 2 totalt sett utgör 19,6 % av farligt godstransporterna. Efter att ha dragit bort klass



RISKUTREDNING

2.1 och klass 2.3 från detta utgör därmed klass 2.2 (Icke giftig, icke brandfarlig gas) således 11,9 % av de totala transporterna.

I PM Buller till den nya Skurubrons vägplan som berör närheten till studerat skyddsvärda objekt anges trafiksiffror i form av ÅDT till prognosåret 2040. Trafiksiffrorna synliggörs i Figur 10.



Figur 10. Prognostiserad trafik för år 2040 när trafikanläggningen är klar. [20]

I likhet med PM Buller för Skurubrons vägplan antas prognosår för denna utredning vara 2040 med 108 100 ÅDT som i sin tur utgörs av 10 % tung trafik. Det antas sedan att 4 % av lastbilstransporterna per dygn utgörs av farligt gods, enligt det svenska genomsnittet avseende 2016. Det är emellertid svårt att bedöma huruvida transporterna av farligt gods kommer att minska eller öka till prognosåret 2040, eller om fördelningen kommer att ändras. Eftersom den stora trenden är nedåtgående antas samma antal transporter 2040 som år 2016 för att vara konservativ. Även samma fördelning antas.

Det uppräknade resultatet av bedömd mängd farligt godstransporter per år 2040 framgår av Tabell 3, där det även presenteras en form av känslighetsberäkning ifall farligt godstransporterna skulle öka eller minska med i snitt 1 % per år från 2016 till prognosåret 2040.

RISKUTREDNING



Tabell 3. Framräknat antal transporter med farligt gods längs på Värmdöleden för prognosåret 2040

Klass	Andel [%]	Tung trafik [antal/år]	Farligt gods [antal/år]		
			1 % ökning/år	1 % minskning/år	Oförändrat 2040
1	0,6%	3 945 650	1 148	710	904
2.1	1,8 %		3 607	2 232	2 841
2.2	11,9 %		23 847	14 756	17 781
2.3	5,9 %		11 823	7 316	9 312
3	53,4%		106 970	66 190	84 246
4.1	0,4%		803	497	633
4.2	0,3%		574	355	452
4.3	0,3%		689	426	542
5.1	2,7%		5 509	3 409	4 339
5.2	-		-	-	-
6.1	5,6%		11 248	3 960	8 859
6.2	0,2%		344	213	271
7	-		-	-	-
8	13,5%		26 972	16 690	21 242
9	3,4%		6 772	4190	5 333
Tot: 100 %			Tot: 200 307	Tot: 123 945	Tot: 157 755

I Tabell 3 framgår att den vanligaste typen av transport på det svenska vägnätet, och sannolikt också på den aktuella vägsträckan längs med studerad del av Värmdöleden, utgörs av brandfarliga vätskor följt av frätande ämnen, icke giftig, icke brandfarlig gaser och giftiga gaser.

3.3 Grovanalys - Identifiering av risker/skadehändelser

I detta avsnitt identifieras risker/skadehändelser och huruvida dessa kan påverka området på sådant sätt att skyddsåtgärder behövs. Alla klasser för farligt gods transporteras inte på alla sträckor och skadehändelser med ett ämne tillhörande en specifik klass måste inte nödvändigtvis påverka det aktuella skyddsvärda objektet. Som huvudsakligt underlag till vilken typ av farligt gods som kan tänkas transporteras på Värmdöleden har uppgifterna i avsnitt 3.2 använts.

3.3.1 Klass 1: Explosiva ämnen

Inom kategorin explosiva ämnen är det primärt underklass 1.1, som utgörs av massexplosiva ämnen, som har ett skadeområde på människor större än ett 10-tal meter. Exempel på sådana varor är sprängämnen, krut m.m. Risken för explosion föreligger vid en brand i närheten av dessa varor samt vid en kraftfull sammanstötning där varorna kastas omkull. Skadorna vid en explosion härrör dels till direkta tryckskador men även till värmestrålning samt indirekta skador som följd av sammanstörtade byggnader. Varor av klass 1.2 till 1.6 ger inte samma skadeeffekt utan orsakar istället splitter eller dylikt som sprids från olycksplatsen.



RISKUTREDNING

Ämnen i klass 1.1 delas i sin tur in i ytterligare underklasser, klass 1.1A och 1.1B, där klass 1.1A utgör de mest reaktiva ämnena, själva tändämnena. Klass 1.1A får endast transporteras i mängder om 6,25 kg till 18,75 kg, beroende på klassning av förpackning och fordon, varpå skadeområdet begränsas. Övriga ämnen inom underklass 1.1 får transporteras upp till 16 000 kg, förutsatt att fordonet håller högsta fordonsklass (EX/III) enligt regler för transport av farligt gods på väg. Fordon av denna klass har en lång rad barriärer som motverkar olyckor med fordonet, brand i fordon och spridning av brand till last varför sannolikheten för detonation minskar ytterligare.

Motivering

På grund av restriktionerna av hur transporter med explosiva ämnen får ske, i kombination med att kategorin utgör en liten del av den totala mängden transporterat farligt gods (i genomsnitt 26 stycken transporter per månad i båda körriktningarna), bedöms en explosion med klass 1 som mycket osannolik. Detta på grund av avståndet mellan väg och det skyddsvärda objektet samt att bullerskyddet kan uppta en del av energin/tryckvågen i händelse av de flesta explosionsförlopp. Endast olyckor med mycket stor last bedöms kunna ge tryckvågor som eventuellt kan ge strukturskador på byggnaden och förstöra fönster som i sin tur kan påverka människor. Sannolikheten för en sådan olycka bedöms som ytterst osannolik. Det bedöms därför inte som rimligt att ur ett kostnadsperspektiv införa skyddsåtgärder som helt eller delvis reducerar konsekvenser av explosioner. Inga specifika skyddsåtgärder med hänsyn till denna godsklass föreslås därför i avsnitt 4.

3.3.2 Klass 2.1: Kondenserade brandfarliga gaser

En olycka som leder till utsläpp av brandfarlig gas kan leda till någon av följande händelser:

Jetbrand

En jetbrand uppstår då gas strömmar ut genom ett hål i en tank och direkt antänds. Därmed bildas en jetflamma, vars längd avgörs av storleken på hålet i tanken.

Gasmolnsbrand

När gas läcker ut genom ett hål i en tank men inte antänds direkt som i ovanstående scenario uppstår ett brännbart gasmoln. Om gasmolnet antänds i ett skede där luftinblandningen inte är tillräcklig för att en explosion ska inträffa utvecklas förloppet istället till en gasmolnsbrand med diffusionsförbränning.

Gasmolnsexplosion

Vid ett gasmolnsutsläpp som inte antänds omedelbart kommer luft att blandas med den farliga gasen. Vid antändning kan detta resultera i en gasmolnsexplosion om en tillräckligt stor mängd av gas och luft har blandats till en viss koncentration. Beroende på vindstyrka kan explosionen inträffa en bit ifrån olycksplatsen. Vanligast är att explosionen är av typen deflagration, vilket innebär att flamfronten rör sig betydligt långsammare än ljudets hastighet och resulterar i en svagare tryckvåg än vid detonation. En gasmolnsexplosion kan medföra skador av värmestrålning och skador av tryckvågen.

BLEVE

BLEVE är en benämning på en händelse som kan inträffa om en tank med kondenserad brandfarlig gas utsätts för yttre brand. Värmen orsakar ett stigande tryck



RISKUTREDNING

i tanken då den inneslutande mängden expanderar och följaktligen rämmer tanken. Innehållet övergår i gasform på grund av den höga temperaturen och det lägre tryck som råder utanför tanken och antänds. Vid antändningen bildas ett stort eldklot som avger intensiv värmestrålning. För att en sådan händelse ska kunna inträffa krävs en kraftig upphettning av tanken, exempelvis orsakad av en antänd läcka i en annan närstående tank med brandfarlig gas eller vätska.

Motivering

Transporter av brandfarlig gas utgör ca 1,8 % av allt farligt gods utifrån de antaganden och den statistisk som redovisas i avsnitt 3.2.3 (Sverige-snittet). En olycka med kondenserad brandfarlig gas kan dock potentiellt påverka säkerheten för det skyddsvärda objektet i händelse av ett mycket stort utsläpp som antänds med värmestrålning och tryckvåg som följd. Vägen ligger även i ett högre höjdläge än planerat flerbostadshus så ett eventuellt utsläpp från vägen kommer att söka sig till lågpunkter i terrängen. I och med att bullerskyddet kommer att vara ca 4 meter högt och placeras invid vägkant på Värmdöleden bedöms dock utbredningen begränsas av ett utsläpp i riktning mot det skyddsvärda objektet. Avståndet mellan väg och det skyddsvärda objektet är ca 38 till 55 meter, vilket i sig bedöms ge en något förmildrande effekt i händelse av att ämnet antänds vid vägen. Avståndet till där länsstyrelsen i Stockholm rekommenderar att bostäder kan byggas helt utan att ta skyddsåtgärder i beaktande är dock 75 meter, så detta avstånd uppfylls ej i det studerade fallet. Inom 30 meter anger också länsstyrelsen att ett visst antal skyddsåtgärder ska införas såsom obrännbar fasad och fönster med en viss brandteknisk klass. Med tanke på att antalet fönster samt den individuella fönsterarean i fasaden med riktning mot Värmdöleden kommer att vara begränsad bedöms det inte som ekonomiskt försvarbart att detta ska införas på studerat skyddsvärt objekt. Inte heller att fasaden görs obrännbar bedöms krävas på grund av kostnaden för att införa denna åtgärd i relation till det skydd som det kan ge då antalet bostäder i byggnaden är relativt lågt. Vidare också att det bedöms som mycket osannolikt att en sådan allvarlig olycka skulle kunna inträffa som innebär att värmestrålning och/eller tryckvåg från en olycka med klass 2.1 på Värmdöleden påverkar det skyddsvärda objektet, vilket gör att kostnad-nytta-aspekten av en obrännbar fasad avtar. Skyddsåtgärder kopplat till placering av sovrum, balkonger/uteplatser samt spridning av brandrökgaser kommer dock att föreslås som skyddsåtgärder som ska vidtas i avsnitt 4.

3.3.3 Klass 2.3: Kondenserad giftig gas

Läckage av kondenserad giftig gas kan medföra att ett moln av giftig gas driver mot det skyddsvärda objektet och orsakar allvarliga skador eller dödsfall. De tre mest frekvent transporterade gaserna i Sverige är generellt vattenfri ammoniak, klorgas och svaveldioxid.

Nedan följer en kortare beskrivning av vattenfri ammoniak, klorgas och svaveldioxid.

Vattenfri ammoniak

Generellt är ammoniak tyngre än luft varför spridning av gasen sker längs marken. Giftig kondenserad gas kan ha ett riskområde på hundra meter upp till många kilometer beroende på mängden gas. Gasen är giftig vid inandning och kan innebära livsfara vid höga koncentrationer.



RISKUTREDNING

Klor

Klor utgör den giftigaste gasen som här ges som exempel på gaser som kan drabba det skyddsvärda objektet. Den kan sprida sig långt likt gaserna ovan och har ett IDLH-värde på 10 ppm.

Svaveldioxid

Även svaveldioxid är en giftig tung gas som vid ett utsläpp kan ha ett riskområde om flera hundra meter. Gasen har ett IDLH-värde på 100 ppm.

Motivering

Ur den statistik som utgör underlag till denna riskutredning anges att 5,9 % av den totala mängden farligt gods består av klass 2.3.

Ett utsläpp av giftig gas kan medföra gasmoln som kan få stor spridning med koncentrationer som vid ogynnsamma exponeringstider kan orsaka allvarliga skador eller dödsfall på flera hundra meters avstånd. De flesta giftiga gaser har högre densitet än luft och lägger sig därför vid marknivå och rör sig mot lågpunkter i terrängen.

Liksom i resonemanget med brandfarlig gas så görs bedömningen att bullerskyddet har möjlighet att begränsa/fördröja effekten och utbredningen av ett utsläpp i riktning mot det skyddsvärda objektet. Eftersom skyddsåtgärder mot giftig gas inte är lika kostsamma som mot brand och explosion bedöms det som rimligt att åtgärder görs för att begränsa konsekvenserna av eventuella utsläpp av giftig gas, vilket kommer föreslås i avsnitt 4.

3.3.4 Klass 3: Brandfarlig vätska

Den typiska konsekvensen vid en olycka där brandfarliga vätskor är inblandade är ett läckage som vid antändning bildar en pölbrand. Brandfarlig vätska klassificeras i underklasser efter antändningstemperatur där exempel på brandfarlig vätska klass I är bensin och etanol. Båda dessa är extremt lättantändliga och brinner med hög intensitet. Dieselolja och eldningsolja är däremot exempel på brandfarlig vätska klass III som är svårantändliga vid normal utomhustemperatur och först behöver värmas upp (flampunkt > 55°C). Klass III vätskor bedöms därför inte antändas vid ett eventuellt utsläpp.

Motivering

Transport av brandfarliga vätskor är den i särklass vanligaste typen av farligt gods som transporteras på det svenska vägnätet, vilket statistiken i avsnitt 3.2.3 visar.

En pölbrand kan avge hög strålning och varma brandgaser som kan skada människor och strukturer förutsatt att pölbranden är tillräckligt stor och nära det skyddsvärda objektet. I händelse av ett utsläpp av brandfarlig vätska torde bullerskyddet vara så pass tätt att utsläppet inte riskerar att rinna i riktning mot det skyddsvärda objektet i och med höjdskillnaden. Om det ändå skulle göra det bedöms det som mycket osannolikt att brandspridning kan ske via vegetation till det skyddsvärda objektet. Den enda sannolika konsekvens i händelse av att ett utsläpp antänds bedöms vara att brandrök genereras och sprids i riktning mot planerat hus, vilket bedöms ge obehag för personer inom studerat skyddsvärda objekt. Skyddsåtgärder kopplat till brandrök kommer därför att föreslås i avsnitt 4, men inte fasad- och fönsteråtgärder mot värmestrålning.



RISKUTREDNING

3.3.5 Klass 4: Brandfarliga fasta ämnen

Eftersom ämnen av klass 4 transporteras i fast form sker ingen spridning i samband med en olycka. För att brandfarliga fasta ämnen (ferrokisel, vit fosfor etc.) ska resultera i en brandrisk måste de komma i kontakt med vatten och då bilda brandfarlig gas. Risken utgörs då av strålningspåverkan vid antändning av gasen.

Motivering

En brand med brandfarliga fasta ämnen är begränsad till olycksplatsen och strålningsnivåerna utgör endast en fara för människor som befinner sig i närheten av branden. Om ett utsläpp sker till en plats som innehåller vatten, kan dock detta resultera i en brand. På grund av avståndet mellan väg och det skyddsvärda objektet bedöms endast brandrökgaser kunna bli en sannolikt hälsoeffekt. Skyddsåtgärder avseende detta kommer därför att föreslås i avsnitt 4.

3.3.6 Klass 5: Oxiderande ämnen

Vissa oxiderande ämnen (såsom väteperoxid, natriumklorat etc.) kan vid kontakt med en del organiska ämnen orsaka kraftiga bränder. Vid kontakt med vissa metaller kan ämnena sönderdelas snabbt och frigöra stora mängder syre som kan förse en eventuell brand. Under vissa omständigheter kan även explosionsfarliga blandningar uppstå.

Motivering

Sannolikheten för att en olycka med oxiderande ämnen utvecklar sig till ett scenario med risk för personskada är mycket låg, då en serie händelser måste inträffa och flera olika ämnen måste vara inblandade. Inga specifika skyddsåtgärder med hänsyn till denna godsklass föreslås därför i avsnitt 4.

3.3.7 Giftiga och smittbärande ämnen (Klass 6.1 och 6.2)

Ämnen i denna klass kan exempelvis vara arsenik, bly, kadmium, sjukhusavfall etc. En olycka med giftiga och smittbärande ämnen är endast en risk för människor som kommer i fysisk kontakt med dessa ämnen, exempelvis genom förtäring.

Motivering

Då skadeområdet för en olycka med dessa ämnen är begränsat, kommer denna ämnesklass med stor sannolikhet inte utgöra någon säkerhetsrisk för det aktuella skyddsvärda objektet. Inga specifika skyddsåtgärder med hänsyn till denna godsklass föreslås därför i avsnitt 4.

3.3.8 Radioaktiva ämnen (Klass 7)

En olycka med radioaktiva ämnen inblandade kan få mycket allvarliga konsekvenser. Transporterna av radioaktiva ämnen är dock fokuserade kring endast några få transportleder i Sverige.

Motivering

Mängden radioaktiva ämnen som transporteras på vägsträckan invid fastigheten bedöms vara mycket liten, om inte noll. Därtill är transportförutsättningarna sådana att det kan antas vara osannolikt att en olycka leder till spridning av godset utanför vägen. Därför bedöms bidraget till risken vara försumbar och det är inte motiverat att ytterligare analysera eller ta hänsyn i skyddsåtgärder för denna typ av farligt gods-klass.



RISKUTREDNING

3.3.9 Frätande ämnen (Klass 8)

En olycka med frätande ämnen, exempelvis saltsyra och svavelsyra, ger endast lokal påverkan vid olycksplatsen då skador uppkommer först vid kontakt med huden.

Motivering

På grund av det begränsade skadeområdet bedöms det inte motiverat att ytterligare analysera denna olyckstyp. Inga specifika skyddsåtgärder med hänsyn till denna godsklass föreslås därför i avsnitt 4.

3.3.10 Övriga farliga ämnen (Klass 9)

Transporter med farligt gods inom denna kategori utgörs av exempelvis magnetiska material, litiumjonbatterier eller airbags.

Motivering

Olyckor med transporter av farligt gods i denna kategori begränsas till närområdet och det bedöms därmed inte motiverat att ytterligare analysera denna olyckstyp. Inga specifika skyddsåtgärder med hänsyn till denna godsklass föreslås därför i avsnitt 4.

3.3.11 Sammanfattning av grovanalys avseende farligt gods

De skyddsåtgärder som rekommenderas i avsnitt 4 tar hänsyn till följande riskkällor som härrör från Värmdöleden såsom riskobjekt:

- Olycka med kondenserad brandfarlig gas (Klass 2.1)
 - Endast avseende konsekvenser i form av brandrökgaser
- Olycka med giftig gas (Klass 2.3)
- Olycka med brandfarlig vätska (Klass 3)
 - Endast avseende konsekvenser i form av brandrökgaser

Genom att föreslå skyddsåtgärder för ovannämnda klasser avseende brandrökspridning kan även konsekvenser från brandfarliga fasta ämnen (klass 4), och till viss del oxiderande ämnen (klass 5), också anses vara hanterade eftersom även dessa ämnen kan generera brandrök om de medverkar i olycksförlopp. Skyddsåtgärder till ovannämnda konsekvenser gäller även för eventuella storskaliga bränder vid Keolis bussdepå.

4 Riskreducerande åtgärder och slutsatser

Vid framtagande av åtgärdsförslag har hänsyn tagits till riskbilden i området samt till Länsstyrelsen Stockholms riktlinjer för planläggning intill transportleder med farligt gods.

I och med höjdskillnaden mellan Värmdöleden och det skyddsvärda objektet på ca 5-6 meter innebär topografin ett negativt bidrag till riskbilden för studerat skyddsvärt objekt. Detta jämfört med om det omvända vore fallet (att det skyddsvärda objektet låg i högre höjdläge än vägen). Dock bedöms det 4 meter höga bullerskyddet kunna möjliggöra för att något begränsa och fördröja eventuella effekter av värmestrålning, flamma, jetbrand och utsläpp av giftig eller brandfarlig gas.

Enligt riktlinjerna från Länsstyrelsen Stockholm är det lämpligt med bostäder >75 meter från en farligt godsled utan att vidare skyddsåtgärder förutom skyddsavståndet vidtas. Avståndet mellan Värmdöleden och det planerade flerbostadshuset är ca 38 till 55 meter. För bostadsbebyggelse inom 30 meter från en primär farligt godsled kräver också Länsstyrelsen Stockholm att ett antal skyddsåtgärder införs. Att införa samtliga



RISKUTREDNING

av dessa skyddsåtgärder bedöms dock inte som försvarbart av ekonomiska skäl samt även kopplat till skyddsavståndet, att personbelastningen i flerbostadshuset är relativt låg samt att det bedöms som mycket osannolikt att olyckor som kan orsaka konsekvenser på detta avstånd kommer att inträffa.

De skyddsåtgärder som ÅF rekommenderar att införa på planerad bebyggelse syftar i huvudsak till skydd mot brandrökgaser från både farligt godsolyckor och fordonsbränder på Värmdöleden samt även från bränder inom Keolis bussdepå samt till viss mån även för olyckor med giftig gas på Värmdöleden. Åtgärderna bedöms vara rimliga i relation till sin kostnad och sin riskreducerande effekt kopplat till riskbilden:

- Friluftsinlag ska riktas bort från Värmdöleden
- Ventilationen ska vara avstängningsbar
- Det ska vara möjligt att utrymma i riktning bort från Värmdöleden på ett säkert sätt, exempelvis via dörr i fasad eller via balkong med hjälp av räddningstjänstens stegutrustning
- Balkonger/uteplatser till byggnadskroppen ska vara riktade bort från Värmdöleden
- Sovrum ska inte förläggas på den sida av byggnadskroppen som är närmast Värmdöleden

4.1 Slutsats

Förutsatt att ovan föreslagna skyddsåtgärder införs, görs bedömningen att personrisken för planerad bostadsbebyggelse inom studerat område är acceptabel och kan genomföras.



RISKUTREDNING

Referenser

- [1] Länsstyrelsen i Stockholm, Skåne och Västra Götaland, "Riskhantering i detaljplaneprocessen," Länsstyrelsen i Stockholm, Skåne och Västra Götaland, 2006.
- [2] SFS 2010:900, "Plan- och bygglagen," Utfärdad 2010-07-01, uppdaterad till och med SFS 2016:252 .
- [3] SFS 1998:808, "Miljöbalken," Utfärdad 1998-06-11, uppdaterad till och med SFS 2016:341.
- [4] Länsstyrelsen i Stockholms län, "Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods," Fakta 2016:4. Publiceringsdatum 2016-04-11, 2016.
- [5] Ramme Fastigheter AB, *Björknäs 1:547. Fasader*, 2019-06-11, 2019.
- [6] Wåhlin arkitekter, *Förhandsbesked. Björknäs 1:413. Planer, sektioner*, 2017-11-28, 2017.
- [7] Mark & Trädgård, *Situationsplan Björnnäs 1:547*, 2019-03-08, 2019.
- [8] Trafikverket, "Nationell vägdatabas (NVDB) på webb," 2018. [Online]. Available: <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>. [Använd 27 03 2018].
- [9] Trafikverket, "Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande Vägplan Väg 222 Skurubron. Nacka kommun, Stockholms län.," Granskningshandling 2014-10-31. Objekt nummer: 8446031, 2014.
- [10] Trafikverket, *Vägplan. Väg 222/Skurubron. 4 öster om Skurusundet.*, Fastställandehandling: 2015-10-21, 2015.
- [11] Länsstyrelsens i Stockholms Län, "Länsstyrelsens WebbGIS," 2018. [Online]. Available: <http://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Stockholm/Planeringsunderlag/>. [Använd 26 03 2018].
- [12] MSBSF 2015:2, "RID-S 2015: Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps föreskrifter om transport av farligt gods på järnväg," Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB).
- [13] "Konsekvensanalys av olika olycksscenarioer vid transport av farligt gods på väg och järnväg, VTI-rapport 387:4," Väg- och trafikforskningsinstitutet, 1994.
- [14] Trafikanalys, "Möjligheter att kartlägga flöden av farligt gods i Sverige - en förstudie. PM 2015:3," 2015.
- [15] Trafikanalys, "Lastbilstrafik 2015," Statistik 2016:27, Publiceringsdatum: 2015-05-18, 2016.
- [16] Trafikanalys, "Lastbilstrafik 2016," Statistik 2017:14, Publiceringsdatum: 2017-05-16, 2017.



RISKUTREDNING

- [17] Trafikanalys, "Lastbilstrafik 2014," Statistik 2015:21, Publiceringsdatum: 2015-06-30, 2015.
- [18] Trafikanalys, "Lastbilstrafik 2013," Statistik 2014:12, Publiceringsdatum: 2014-05-20, 2014.
- [19] Statens Räddningsverk, "Kartläggning av farligt gods transpoter, September 2006," Statens Räddningsverk (nuvarande Myndigheten för samhällsskydd och beredskap), 2006.
- [20] Trafikverket, "Väg 222 Skurubron. WSP Konsultuppdrag. PM Buller," Vägplan. Granskningshandling 2014-10-31, 2014.