

Bemötande av Räddningstjänstens yttrande om riskutredning för Smedjan 22

- 1. Bebyggelsen planeras ca 15 meter från E20. Detta är ett avsteg från Alingsås kommuns, Länsstyrelsens samt Trafikverkets rekommendationer om ett bebyggelsefritt avstånd mellan bebyggelse och farligt godsled. Förslaget bebyggelsefritt avstånd är i normalfallet 30 meter. Avsteg från detta ska analyseras särskilt.**

COWI delar uppfattningen att 15 meters bebyggelsefritt område mellan bebyggelse och farligt godsled är ett avsteg från de 30 meter som utgör normalfallet i kommunens, Länsstyrelsens och Trafikverkets riktlinjer. COWI anser dock att genomförd riskutredning visar på att en tolerabel risknivå med avseende på individ- och samhällsrisk kan uppnås trots avsteget, förutsatt att rekommenderade skyddsåtgärder beaktas för planerad bebyggelse. Riskutredningen visar även att det största riskbidraget i området bedöms härstamma från redan befintlig kringliggande bebyggelse och att om denna hade utrustats med samma skyddsåtgärder som föreslagits för planerad bebyggelse hade individ- och samhällsrisk för området hamnat på en tolerabel risknivå.

- 2. Riskutredningen har flertalet åtgärdsförslag för att minimera konsekvenserna vid en olycka med farligt gods. Räddningstjänsten tycker att flertalet av åtgärdsförslagen är relevanta och rimliga. Riskutredningen anger att en granskning av befintligt dike samt vägräcke är gjort och att dessa bedöms uppfylla kraven på invallning samt avkörningsskydd. Räddningstjänsten delar inte uppfattningen att diket samt vägräcket uppfyller de krav som ställs på invallning samt avkörningsskydd. Dessutom måste punkt 3 vägas in i denna bedömning så att det säkerställs att Trafikverkets barriärer får användas för enskilda fastigheter.**

I 'Transporter av farligt gods. Handbok för kommunernas planering.' SKL, 2012 anges att

"Mur, vall och plank begränsar hur långt i riktning mot bebyggelse som en vätskepöl (bestående av till exempel brandfarlig vätska) breder ut sig. För att uppnå detta delsyfte krävs inte mer än några decimeters höjdskillnad."

COWI bedömer att befintligt dike i kombination med naturliga höjdskillnader mellan vägbanan och studerat område uppfyller denna funktion.

Vägräckena förbi studera område är enligt uppgifter från Trafikverket av typen W-profil med kapacitetsklassen N2. Denna typ av räcken är dimensionerade för påkörning med vanlig personbil. Men enligt Trafikverket bedöms de inte förhindra avåkning av tyngre fordon givet en påkörning.

COWI:s bedömning om att ett tillräckligt skydd mot mekanisk konflikt mellan avåkande fordon och planerad bebyggelse uppnås är baserat på den kombinerade effekten som vägräcket tillsammans med befintligt dike och avstånd mellan planerad bebyggelse och vägbanan utgör. Det kan inte uteslutas att mekanisk konflikt kan ske givet avåkande tyngre fordon från E20, dock bedöms sannolikheten för detta vara låg och den kombinerade effekten av vägräcket tillsammans med befintligt dike och avstånd mellan planerad bebyggelse och vägbanan bedöms utgöra ett tolerabelt skydd mot mekanisk konflikt.

COWI har även rekommenderat att entréer/varuintag inte ska vetta mot E20 för att minska risken för mekanisk konflikt i händelse av avåkande fordon från E20.

3. I Trafikverkets skrift om *remisser om farligt gods i samhällsplanering utifrån PBL och MB*, anger Trafikverket följande. "Trafikverket vill uppmärksamma att eventuella skydds/riskreducerande åtgärder som sker till följd av kommunal planering inte ska placeras inom vägområdet eller på Trafikverkets fastighet". I detta fall (Smedjan 22) är de skyddsåtgärder som föreslagits i riskutredningen (dike samt räcke) troligtvis placerade inom Trafikverkets fastighet eller inom vägområdet. Det behöver således en dialog med Trafikverket för att reda ut placeringen av barriärer.

TB-gruppen har varit i kontakt med Anna Cesarini på Trafikverket som då förmedlade att Trafikverket inte såg några problem med ett nyttjande av befintliga barriärer som Trafikverket ägde, så länge det inte innebär att dessa måste förändras på något sätt. Det är när nya åtgärder behöver göras som Trafikverket inte vill att dessa sker inom Trafikverkets vägområde.