

MSB

651 81

Karlstad

Er ref 2021- 11580

Vår ref RE2021053

Stockholm 31 januari 2022

## **Remiss - MSB föreskrift om hantering av brandfarliga vätskor**

Drivkraft Sverige har fått ovanstående förslag på remiss.

## Sammanfattning

Drivkraft Sverige välkomnar att MSB sammanfogar rådande föreskrifter till en om hantering av brandfarliga varor. Vi ser samtidigt att det uppstår utmaningar i de skillnader som finns gällande hanteringen på raffinaderi, depå och drivmedelstation, varför vi har flertalet synpunkter på er remissutgåva, vilka vi utvecklar närmare i detta remissvar.

En specifik fråga som Drivkraft Sverige önskar få en bättre insikt i gäller avståndsberäkningarna i bilaga 1. Vi anser att dessa behöver ses över då mycket konservativa värden måste ha använts. Drivkraft Sverige önskar därför se en transparens gällande de ingångsvärden som har använts för att kunna bemöta satta skyddsavstånd enligt denna bilaga.

Vi ser även att MSB ej valt att harmonisera flampunkter gentemot CLP förordningen.

Drivkraft Sverige vill även poängtera att konsekvensanalysens kostnadsberäkningar är grovt underskattade. Detta då det kommer finnas stort behov av konsultation, projektplanering och för vissa förändrade regler även ökad administration. Myndigheten bör ta fram en tydlig vägledning som minimerar dessa kostnader.

Den pågående omställningen till förnybara energibärare och ett eventuellt ändrat konsumtionsmönster har medfört osäkerheter gällande nya investeringar i befintlig infrastruktur. Ytterligare kostnadsdrivande lagkrav kan innebära att verksamhetsutövare behöver lägga ned viss verksamhet. Detta kan i sin tur medföra att vår försörjningstrygghet äventyras, då de produkter som branschen tillhandahåller tillämpas för samhällsviktig verksamhet såsom transporter och reservkraft. Det är därav viktigt att konsekvensanalysen belyser de kostnadsökningar som förändringarna i remissförslaget innebär samt att dessa förändringar är nödvändiga för att säkerställa en säker hantering av brandfarliga vätskor.

Drivkraft Sverige synpunkter på MSBs föreskrift om hantering av brandfarlig vätska redogörs nedan.

## 1 kap

### Definitioner

*Gasfriförklaring – skriftligt utlåtande om att en anordning är tömd, rengjord och att inga antändningsbara ångor finns kvar*

Det råder otydligheter i vem som kan gasfrihetsförklara en anordning? Kan föreståndare göra detta, krävs det särskild kompetens och vad ska i så fall denna kompetens vara?

*Öppen hantering – hantering som kan ge upphov till blandning av brandfarlig gas eller ånga med luft.*

Detta bör förtydligas så att det syftar till *under normal drift*, ge gärna exempel på öppen hantering.

## 2 kap Allmänna hanteringskrav

*2 § Anordningar med brandfarliga vätskor ska hanteras så att risk för uppkomst av eller skada genom korrosion motverkas eller förhindras*

Det är stor skillnad mellan "uppkomst av korrosion" och "skada genom korrosion", vad blir tolkningen med denna skrivning? Alla anordningar måste ha fullständigt korrosionsskyddssystem in- och utvändigt? Inget korrosionsskyddssystem nödvändigt om anordningen innehåller vara som inte främjar korrosion?

Drivkraft Sverige ser gärna att man även lyfter fram de förebyggande åtgärder såsom service och underhåll då dessa säkrar att utrustning håller istället för endast fokusera på skyddade åtgärder.

### 4 § Ventilation

Det råder stor skillnad på vilken produkt som hanteras i utrymmet. Hanteras det klass 1 produkt (och 2a eller produkt <35°C för att följa denna föreskrift) i kulverten är det högre risker än med klass 2b/3 produkter. I vissa fall kan det ur ett riskperspektiv vara bättre att ha utrymmen med begränsad ventilation för att inte få större risk utanför utrymmen. Ventilation är också starkt kopplat till arbetsmiljö, där även hygieniska gränsvärden etc. bör ligga till grund för dimensioneringen av ventilation.

Drivkraft Sverige anser att bedömningen av ventilation bör vara kopplad till riskbedömning, såvida inte det är ett utrymme som allmänheten har tillträde till.

Utöver detta så vore det bra om MSB kunde tydliggöra vad som menas med "tillräckligt" i denna paragraf? Detta då det kan öppna upp för alltför många diskussioner med lokala myndigheter om definitionen.

### *5 § Placering*

Drivkraft Sverige anser att kravställningen rörande placering är vag och kan medföra att flertalet placerade centralpåfyllningar behöver installeras med påkörningsskydd, sådana placeringar har tidigare ansetts godkända enligt Bensinstationshandboken.

I vilken omfattning ska påkörningsskydd finnas? Syftet kan väl inte vara att skydda cisterner och rörledningar i cisternpark eller invallning där endast egen personal (eller entreprenörer) äger tillträde med fordon när de arbetar på området?

Drivkraft Sverige ser gärna att man lyfter fram vikten av avvägningar som bör ligga till grund för påkörningsskyddet. Exempelvis ska bolagen ha skydd på utlastningsplatsen för att skydda anordningar på bilutlastningsplatsen, med försämrad arbetsmiljö, försvårande av utrymning och större slitage på utrustning (t.ex. slangar) som konsekvens? Det kan också leda till att det tar längre tid att komma åt nödstopp och att stänga ventiler vid läckage, med större mängder som kommer ut än om man inte begränsar rörlighet med barriärer. Exempelvis så har brandgator låg trafik men hög tillgänglighet, och därför kanske inte påkörningsskydd behövs. Då det kan påverka räddningsinsatser och utrymning med fler hinder inne i en cisternpark eller på ett depåområde. Således skulle påkörningsskydd motverka syftet i att stärka en säker hantering för att undvika läckage med mera.

Det bör även framgå om trafiksituationen särskiljs på något sätt mot allmän väg och inom inhägnat område.

Utöver detta bör också tydlighet gällande ansvarsfördelningen framgå. Vem har ansvaret för att rörledningar, exempelvis i hamnens regi, uppfyller krav på påkörningsskydd?

Drivkraft Sverige anser att påkörningsskydd ska finnas på de platser där riskbedömning utförd av anläggningsägaren anger att det finns risk för påkörning som kan leda till skada på utrustning i förhållande till tillgänglighetskrav till utrustning.

### *5 § Placering – Allmänna råd*

Fysiska skydd på två meter från anordningarna kan i flera fall ställa till det för truckdieselanläggningar. Detta då ovanjordscisternerna i flera fall har en placering i förlängningen av pumpön som ej möjliggör utrymme för påkörningsskydd placerat 2

meter från anordningen. Cisternen är i flera fall placerad på ett fundament, men det allmänna rådet tar ej hänsyn till detta som ett tillräckligt påkörningsskydd.

Vid publika drivmedelsanläggningar gäller lågfartsområde. Allmänna råden, N2, tar höjd för påkörning av ett fordon i 110 km/h, vilket inte stämmer överens med de allra flesta placeringar av ovanjordiska "anordningar" (cisterner ovan jord). Drivkraft Sverige ser att kravet ska vara anpassat till anläggningens rådande trafikförhållande. Exempelvis så är max tillåtna hastighet på depåernas bilutlastning är 15 km/h.

Drivkraft Sverige anser i den senare kommentaren att det "Allmänna råd" kopplad till föreskriftens skrivelse att "påkörningsskydd ska vara utformade med beaktande av trafiksituationen på platsen" är harmoniserad med det ni vill uppnå med denna paragraf.

#### 6 §

För cisterner över 300 m<sup>3</sup> ska en riskanalys genomföras för att bestämma betryggande avstånd. Drivkraft Sverige anser att kriterier för en sådan riskanalys behöver definieras så att bedömningen inte blir olika beroende på var i Sverige en anläggning befinner sig. Detta för att bedömningarna ska vara jämförbara så att investeringar och kostnader inte skapar en felaktig konkurrenssituation.

Det råder oklarheter i vilka utrymningsförutsättningar som ska gälla. Depåområden kan vara ganska trånga när man pratar om anordningar generellt. Hur avstånden i tabellen är framtagna är oklara, då mycket konservativa värden måste ha använts. Detta kommer vi återkomma till under bilaga 1 i denna remiss.

#### 6 § Allmänna råd

Avstånden som anges i bilaga 1 anses ej vara realistiska till hur det faktiskt ser ut i verkligheten.

Nybyggda cisternanläggningar;

Avståndet mellan två mindre cisterner ska enligt tabellen vara 20-35 m vilket är ett mycket stort avstånd, om den appliceras på större nybyggda cisternanläggningar. Den typen av markförutsättningar finns inte i dagens Energihamnar.

Befintliga cisternanläggningar;

Konsekvensen för befintliga anläggningar blir mycket stor. Främst i cisterngrupper innehållande diesel, där det för de flesta depåläggningar finns cisterner byggda på 50- och 60-talet och där avstånden är baserade på den lagstiftning som gällde vid tidpunkten för byggnation. Den möjlighet som finns är att isolera eller installera kylsprinkling på dessa cisterner. En överslagsberäkning visar att det blir en

betydande investeringskostnad för en befintlig depåanläggning där cisterner ofta ingår i grupper med fyra eller fler cisterner.

Eftersom en brand har en mycket liten sannolikhet att starta i en cistern innehållande klass 2b/3 vätska under de förutsättningar som finns i Sverige (största risken är brandspridning från klass 1-cisterner) bedöms nyttan av en sådan investering inte ekonomisk skälig.

#### *10 § Obehörigt förfarande*

Drivkraft Sverige ställer sig frågande till hur man ser på utrustning som inte hanterar brandfarlig vätska, men som är ansluten till utrustning som hanterar detta. På många oljedepåer i Sverige finns det semifasta skumanslutningar kopplade till cisternerna, och dessa anslutningar är många gånger utdragna till tomtgräns och således tillgängliga utanför staket med syftet att det ska vara lätt att initiera brandsläckning. De kan utgöra risk för den anordning som hanterar brandfarlig vätska vid t.ex. påkörning. Denna typ av anordning kan om utrustning fallerar riskera fyllas med brandfarlig vätska om t.ex. sprängbleck eller backventil går sönder.

#### *10 § Obehörigt förfarande – Allmänna råd*

För att det inte ska missförstås bör det förtydligas att det i detta stycke med lösa behållare menas konsumentförpackningar i butik eller försäljningsskåp utomhus.

#### *13 §*

Enligt definitionen förekommer öppen hantering i samband med tankning av fordon på stationen, även om gasåterföring är installerad. Vi har idag flera fall där kommuner ej godkänner asfalt som ett ogenomsläppligt underlag i spillzoner och det allmänna rådet kopplat till denna paragraf stärker argumentationen för detta.

Om MSB fortsättningsvis kan stå fast vid att asfalt är ett tätt underlag enligt Bensinstationshandboken är förhållningen till denna paragraf enklare och bör i så fall ingå i det allmänna rådet.

#### *13 § Allmänna råd*

Ogenomsläpplig är ett begrepp som är svår att definiera. Bättre då att beskriva tätskiktet med att golv- eller markytan ska vara utformad med en spillzon för att förhindra att eventuellt spill tränger ned i marken och riskerar att nå grundvattnet. Spillzonen ska ha en lutning till en lågpunkt.

En brandfarlig vätska med flampunkt under 35 grader C avdunstar snabbt varför t ex en sprickfri asfaltsyta är fullt tillräcklig för detta ändamål. Detta gillas sällan av myndigheterna och det är inte helt ovanligt att VU ska inkomma med verifikat att en

betongplatta är "helt tät (ogenomsläpplig), vilket är komplicerat och inte heller relevant pga beskrivningen ovan.

### **Saneringsutrustning**

#### *14 §*

Formuleringen anses vara otydlig. Vad menas med snabbt och vilken storlek på spill och läckage avses?

I och med den nya avfallsförordningen borgar det än mer för att hanteringen av använt absorberingsmedel ska hanteras genom "organiserade åtgärder" (enligt Allmänna råden). Detta då branschen har erfarenhet om att absorberingsmedel sprids ut av rent okynne varpå uppsopat absorberingsmedel ska skickas in som farligt avfall och rapporteras till NV samt den lokala Miljömyndigheten med en beskrivning om incidenten (spillet). Hanteringen som sådan bör även den hanteras av kunnig personal. Det viktigaste är att kunden gör en anmälan till 112 eller direkt till bolagets kontaktperson beroende på hur allvarlig incidenten är (mindre eller större spill).

Drivmedelsanläggningarna är i dag utrustade med spillzoner vilka säkerställer att mindre spill inte orsakar några följdskador på mark- grundvatten eller explosionsrisk (se även kommentar ovan gällande spillzon).

#### *14 § Allmänna råd*

Den främsta risken för spill är inom spillzon, varvid vi kan omhänderta spillet på ett sätt som ej medför risk för kontaminering av miljön. Övriga ytor utanför spillzonerna förekommer det ej en ökad risk för spill, sett till andra hårdgjorda ytor i samhället.

Detta med grund i att installationer på stationen (spillzoner och oljeavskiljare) är utformade på ett sådant sätt att "läckage inte riskerar att spridas okontrollerat under väntetiden".

### **Släckutrustning**

#### *15 §*

Önskvärt hade varit i ett allmänt råd till denna paragraf för att kunna förhålla sig till "...i den omfattning som behövs"

Det finns även stora utmaningar med Obemannade drivmedelsstationer med cisterner ovan mark, där stöld- och sabotagerisk finns för släckarna.

Drivkraft Sverige anser att paragrafen ska omarbetas eller förses med allmänt råd om vad som anses vara en liten brand i brandfarlig vätska och i vilken utsträckning det finns förväntan att depå- och stationspersonal ska kunna släcka den.

## Instruktioner

### 16 §

Här efterfrågar Drivkraft Sverige en hänvisning till Allmänna råd för att exemplifiera vad instruktionen minst bör innehålla. Kraven varierar redan nu mellan olika Kommuners RT.

Drivkraft Sverige är enig i kravställningen men det förekommer kommuner som kravställer att denna dokumentation ska finnas skriftligen på anläggningen. Branschen arbetar mer och mer i molnbaserade tjänster och det hade varit önskvärt med ett allmänt råd som ger acceptans för den ökade digitaliseringen. Digitala dokument som är lättillgängliga för föreståndaren eller annan behörig personal/person bör vara fullt tillräckligt för att uppfylla paragrafen.

## 3 kap Lösa behållare

### 1 §

Vissa behållare kan vara något större än 5 liter, även om de innehåller en vätska på max 5 liter, således vore det bra med en extra marginal, Drivkraft Sverige föreslår att volymen ändras till 6 liter.

### 4 §

Här finn ett behov av förtydligande, i 3 § nämns lösa behållare <1000l. Är IBC av metall undantaget?

### 8 §

Allmän kommentar är att det är ytterst ovanligt (om det ens hänt) att konsumentförpackningar går sönder och läcker ut vid hantering vid upplockning eller urplockning från butikernas lager. Av den anledningen är volymgränsen på 100 liter väl restriktiv. Drivkraft Sverige anser således att denna volym bör höjas.

### 9 §

Drivkraft Sverige efterfrågar ett förtydligande i hur stort avståndet bör vara mellan behållare för att anses vara en förvaringsplats?

### 10 §

Drivkraft Sverige vill ha ett förtydligande om denna kravställning medför att olika utrymmen för de två kategorierna behöver installeras? På stationer idag har vi brandavskiljande rum och skåp där vi har en samförvaring av dessa två kategorier.



Vad är grunden i denna kravställning? Är det att skydda från brand, eller begränsa risken för brandspridning? Är det endast för begränsning av brandspridning anses kravet motverkar sitt syfte om behållarna i förväg är placerade i brandavskiljande utrymmen.

*Saluföring*

17 §

Viktigt att det är över 5 liter då förpackningarna för alkylatbensin som säljs i butik är just 5 liter. Drivkraft Sverige föreslår att volymen ändras till 6 liter.

## 4 kap

### Lossning och lastning

*1 § avluftningsledningens mynning är överblickbar under fyllning eller att annan lösning finns för att övervaka och åtgärda överfyllning*

Borde formuleras som *"motverka överfyllning"* i stället för att åtgärda.

*2 § Vid varje cisterns påfyllningsanslutning för tankfordon, järnvägsvagn eller fartyg ska det finnas en skylt med de uppgifter som är av betydelse för att kunna fylla cisternen med rätt brandfarliga vätskor på ett säkert sätt.*

Drivkraft Sverige föreslår att man ändra till *med rätt produkt* alternativt *med rätt typ* av i stället för *med rätt brandfarliga vätskor*

2 § *Allmänna råd*

Detaljeringsgraden av tillgänglig information som bör anges för skyltning kan skilja mellan bolagen. Således är det viktigt att tydliggöra detta i föreskriften.

3 §

Drivkraft Sverige anser att Säkerhetsvaksdefinitionen är undermålig och ligger inte i linje med hur det faktiskt ser ut i samband med lossning och lastning av fartyg. Lossningsledare och ledningsvakt omnämns ej, vilka är branschstandard och inkluderas i lastnings- och lossningsförfarandet. Vid lastning-/lossning av fartyg finns en tydlig hierarki med en Loadingmaster eller lastnings-/lossningsledare (kallas "Terminalrepresentant" i ISGOTT, och i många fall även benämnd så i hamnarna) som ansvarar för allt som innefattas i hanteringen kring säkerhet och produkthanteringen. Motsvarigheten ombord på fartyget är kaptenen. För att övervaka anslutningen (rör, slang/lastarm och ventiler) mellan fartyget och kajen, och ett antal andra arbetsuppgifter, finns en utsedd säkerhetsvakt som arbetar åt

lastnings-lossningsledaren. Säkerhetsvakten lämnar inte kajområdet under lastning/lossning. I lastnings-/lossningsledarens uppgifter ingår att se till att hela rörledningen till/från cistern övervakas och kontrolleras, och samordnar tillsammans med fartyget hela pumpoperationen. Titeln säkerhetsvakt används inom hamnar ofta för kaj-/slangvakt. Denne uppehåller sig på kajen, med kontroll av anslutning mellan kaj och fartyg.

För större anläggningar så kan motsvarande säkerhet uppnås genom att driftorganisationen sköter lastnings och lossningsoperationer enligt interna rutiner.

Drivkraft Sverige anser således att använda Säkerhetsvakt i föreskriften kan bli missvisande. MSB bör ha ett avsnitt som beskriver hierarkin och dom olika rollerna så att det inte uppstår onödiga fel i föreskriften.

### **Obehörigt förfarande**

#### 5 §

Bör inte detta formuleras som att obehörig inte ska kunna manövrera/ ha tillträde till nämnd utrustning? Ska detta gälla även inne på sådant område som är avgränsat enligt 2 kap 10§ i denna föreskrift? Om inte annat bör det vara kopplat till denna paragraf då utrustningen är skyddad från tillträde av obehörig genom denna.

Hur ska man se på anslutningar för semifast skumpåföring (som nämnts tidigare hanterar de inte brandfarligvätska, men är kopplade till cistern), ska dessa vara låsta? Hur ser räddningstjänsterna på att insats försvåras av låst utrustning? Denna typ av utrustning hamnar i en avvägningssituation kring tillgänglighet i förhållande till risk.

### **Okontrollerat utsläpp och brandteknisk avskiljning**

#### 6 §

Drivkraft Sverige tolkar detta som att om en dubbelmantlad cistern används ovan mark behövs ingen ytterligare invallning, avledning eller annan teknisk uppsamling och skydd mot läckage.

#### 7 §

När totala volymen krävs, kan man då även räkna in volymen som själva cisternen bidrar till upp till samma nivå på invallningskanten? Förutsatt att cisternerna är lika stora alternativt kan man inkludera den minsta cisternens volym.

### 7 § Allmänna råd

Blir väldigt konservativ skrivning. Varför skulle det vara av betydelse att det behöver kunna släckas med samma släckmetod? Det viktiga måste i slutändan vara invallningen.

### 9 §

Bestämmelsen med en maximal fyllnadsnivå på 95 % är en mindre bra bestämmelse för att förhindra överfyllnad. Hur lång tid det tar för en cistern att överfyllas skiljer sig mycket åt beroende på cisternens storlek och pumpkapacitet.

Högre fyllnadsnivåer ska kunna tillåtas om cisternen är försedd med överfyllnadsskydd eller om de uträknade insatstiderna så medger. De bedömningar som kan utföras för att medge högre nivåer i cisterner ska omfatta automatiseringsgrad och tid för manuell insats.

Med samma resonemang kan en fyllnadsnivå behöva sänkas under 95 % om tiden för insats inte är tillräcklig för att förhindra en överfyllnad.

Det allmänna rådet säger 95%, vilket ger väldigt stor marginal i stora cisterner. I en 30 000 m<sup>3</sup> cistern är det 1 500 m<sup>3</sup> som inte kan nyttjas. I en stor cistern kan 99 % (300 m<sup>3</sup> marginal i 30 000 m<sup>3</sup> cistern) vara rimligt om man anpassar t.ex. fyllnadshastighet och beräknar hur temperaturen påverkar den termisk expansionen för inlagrad produkt. I andra fall är 95% en liten marginal, om man t.ex. har en 200 m<sup>3</sup> cistern är det kanske lämpligt med max 90% fyllnadsgrad (20 m<sup>3</sup>) om man analyserar aktuella förutsättningar.

Överfyllningsskyddet ska vara oberoende av cisternens nivåmätning och Nivåalarm

Drivkraft Sverige anser att det måste riskbedömas och anpassa utifrån förutsättningar i verksamheten, och att det allmänna rådet bör beakta lokala förutsättningar. Detta inkluderar skillnaderna kring hantering på raffinaderi, depå och station.

### 9 § Allmänna råd

För depåer och större processindustrier finns det oftast en koppling till att larmen skall sättas så att man alltid får larm minst 15 minuter före full tank vid max inpumpningshastighet. Det kan sammanfalla med 95 % men kan även vara upp till 98 % beroende på hur tanken är utformad och vilken max fyllningshastighet som gäller.

## 10 §

Drivkraft Sverige anser att detta ej tillämpligt. Skrivningen är inte anpassad till tankar på raff och större processindustrier där man kontinuerligt kör till olika tankar. Dock tillser man givetvis att man inte fyller över maxnivåerna i planeringarna och den dagliga driften.

## 11 §

Behövs ej om avluftningsledningen behålls. Viktigt att cisternen gasfriförklarats innan den demonteras. Om cisternen har gasfriförklarats en tid innan den demonteras kan man inte lita på att den fortfarande är det även om den har varit ur bruk en tid efter den gasfriförklarades. Det finns en risk att anslutna, tömda, ledningar kan ha ett "vätskelås" pga sättningar i marken och all produkt därmed inte har tömts.

## 5 kap

Drivkraft Sverige anser att korsreferenser mellan olika föreskrifter ej ska förekomma. Kraven bör ingå i sin helhet i MSBFS 2018:3

## 1 §

Drivkraft Sverige vill att MSB ser över dessa krav samt att de anpassas.

T. ex: 2 Kap. §5 i MSBFS: "Rörledningar, slangledningar, armaturer och annan utrustning anslutna till en cistern får endast vara fästa där det finns förberedda anslutningsställen."

På vilket sätt berör denna § rör- och slangledningar som inte är anslutna till en cistern? Det bör säkerställas att kraven i förskriften går att följa.

*2 § En rör- eller slangledning ska kunna stängas manuellt. Vid en nödsituation ska flödet snabbt kunna stängas av.*

Här kan det finnas risk för missförståelse i flera led. För raff och större processindustrier och depåer så finns det i många fall fjärrstyrda regler- eller avstängningsventiler som körs från kontrollrum eller liknande. I de flesta fall finns det även manuella ventiler i systemen men de används inte alltid för vanliga driftavstängningar utan då används de fjärrstyrda ventilerna. Om man läser in att det alltid skall vara en manuell ventil som skall stängas så blir det konflikt med den vanliga driften.

Drivkraft Sverige ser gärna att man även lägger in ett förtydligande att det rör kopplad till en cistern ovan jord.

Den sista meningen om nödsituation bör förtydligas med vad som menas eller hur man definierar snabbt eller hur nära in på ett ev läckage man skall kunna stänga av.

För större anläggningar finns det mängder av ventiler som kan användas men det kan innebära att en större anläggningsdel blir stängd vilket ger en större mängd vätska som teoretiskt kan rinna ut

### 3 §

Drivkraft Sverige ser gärna att man lägger in en tydligare definition av skyddsror. Så att skyddsror avser skyddsror till anordning som hanterar brandfarlig vätska. Detta då det kan ligga skyddsror för elektrisk utrustning i en kulvert parallellt med ett rör för brandfarlig vätska.

Många rörledningar på oljedepåer har förlagts i kulvert för att t.ex. vara ett sätt att få produkt under gator eller från cistern till pumprum, där rörledningar förlagts på ett sådant vis för att minska risker för påkörning av rörledning och för att få mer ytor på områdena. Det är inte ovanligt att en kulvert har en öppning i ett pumprum och den andra ute i anläggning. Det är också vanligt att kulvertarna är så pass små att de inte går att ta sig genom.

### 5 §

Behov av förtydligande - Är det genomföringar i vägg som avses här också eller tex genomföringar i en invallning eller liknande? På vilket sätt menas att rör genomföringar ska vara täta? Brandteknisk avskiljning? Tätningar av byggnadstekniska delar styrs av BBR

### 8 § Allmänna råd

Det allmänna rådet är konstigt formulerat, räcker det men en ventil för att en ledning inte längre skall anses vara öppen. På vilket sätt skyddar det i så fall mot utsläpp vid oavsiktlig manövrering?

### 10 §

Här finns nytt krav på att rörledningar ska ha markeringsband i mark. Vi anser att rörledningarna inte behöver ha markeringsband då rörledningar finns inmätta på ritning och våra drivmedelsentreprenörer är vana vid denna hantering och inmätning.

Drivkraft Sverige anser även att det är en otydlig kravställning gällande avstånd. Vad är ett tillräckligt avstånd mellan rörledningar och andra installationer i mark? Vilka installationer kräver särskilda säkerhetsavstånd?

*12 § Slangledningar får endast användas som temporär lösning eller då deras rörlighet behövs.*

Drivkraft Sverige ställer sig frågande till paragrafens anledning? För att minimera kopplingar/flänsförband är slangledning att föredra i vissa fall.

## Allmänna råd om krav på utredning och föreståndare

### Utredningskrav

Drivkraft Sverige anser att detta bör omnämnas i en handbok till LBE då Lagens mening ej enbart berör denna föreskrift.

#### *Allmänna råd*

Vi uppmärksammade att krav på riskutredning i Bensinstationshandboken ej harmoniserar med det allmänna rådet till denna föreskrift.

Vidare menar vi att "bensinstationer" bör ändras till drivmedelsstationer då bensinstation är en förlegad benämning då stationerna erbjuder många olika typer av drivmedel i dag.

### Föreståndarkrav

Beskrivningen bör kopplas till handbok i stället för allmänt råd. Lösryckt allmänt råd sett till föreskriftens innehåll.

*4. Bestämmelserna i 5 kap. 9 och 10 §§ gäller endast de rör som grävts ner efter det att denna författning trätt i kraft.*

Punkt 4 bör även inkludera paragraf 12 i 5 kap

## Placering av lösa behållare och cisterner med brandfarliga vätskor ovan mark

### Definitioner

*brandfarlig verksamhet - verksamhet som kan skapa gnistor eller som innebär öppen låga, exempelvis svetsarbete eller grillplats*

Drivkraft Sverige anser att det är en alltför vid definition. Skillnad mellan hantering på drivmedelsstation, depå, verkstad

## Bilaga 1

Drivkraft Sverige vill se en tydligare transparens gällande de ingångsvärden som tillämpats vid framtagande av dessa beräkningar. Vår tolkning är att man tillämpat mycket konservativa värden. Drivkraft Sverige ställer sig även frågande till vilken utgåva av beräkningsprogrammet man tillämpat. Detta då man hänvisar till Termisk tändpunkt, men i beräkningsprogrammet utgåva 2 från Drivkraft Sverige används nu i stället antändning mot het yta.

### *Cisterner ovan mark*

I inledningen i cisterner ovan mark anges avsaknad av resurser, detta borde i stället syfta till kompetens. Längre ned i samma står även att läsa att brand i vätskan, det är inte vätskan som brinner utan den brandfarliga gasen.

### Tabell 1

Drivkraft Sveriges beräkningsprogram är väldigt bra för de produkter som är med i programmet och utifrån de förutsättningar som finns på en drivmedelsdepå, och har för branschens del varit ett fantastiskt verktyg för att kartlägga och hantera risker. Dock är programmet kanske inte applicerbart på många av de andra platser där det hanteras brandfarliga vätskor. Det är endast de bolag som varit med och tagit fram beräkningsprogrammet samt räddningstjänsterna som har tillgång till detta program, vilket får ses som en begränsning för de som inte har tillgång till programmet. Tabellerna innehåller endast tre produkter, vilka blir svåra att tillämpa på alla de produkter som inte är med.

Ser man till tabellen så utelämnar den flertal olika typer av byggnader. Exempelvis så finns det ingen rekommendation hur "Byggnader av obrännbart material, med öppningar" ska hanteras.

Ska definitionen "Utrymningsväg från svårutrymda lokaler" ha sin utgångspunkt i Boverkets byggregler kap 5?

Vi vill även belysa att beräkningsprogrammet från Drivkraft Sverige inte kan verifiera beräkningar för cisterner med en storlek på 10 kbm eller mindre då programmet endast dimensioneras för minimum på 10 kvm.

Kommer riskutredning med antändningsbegränsande resp. brandspridningsbegränsande barriärer att tillåta kortare avstånd? Större cisterner förbises helt i tabellerna. Hur ser det ut med avstånd till byggnader som kan påverka en cistern, motsvarande dem som finns i SÄIFS 2000:2?

Många av de befintliga anläggningar är utformade utifrån de rekommenderade avstånd som finns i SÄIFS 2000:2, och denna nya tabell avviker kraftigt från de avstånden. Det kommer att få stora konsekvenser på många anläggningar.

Är det brandskydds krav kopplat till tid som efterfrågas (motsvarande brandteknisk klassbeteckning), dvs. fördröja en brands påverkan på omgivande cisterner så att de inte uppnår termisk tändpunkt (eller temperatur för antändning mot het yta, AHT) inom en specifik tid? Är det i så fall kopplat till risk för att brand ska uppstå i cisternen från första början, där sannolikhet för cisternbrand i cistern med produkter med flampunkt  $<30^{\circ}\text{C}$  bör ha hårdare krav än de som lagrar produkt med flampunkter  $>30^{\circ}\text{C}$ . Brandspridning mellan två cisterner som båda lagrar produkter med flampunkt  $>30^{\circ}\text{C}$  är betydligt lägre pga. att antändningsrisken är mycket lägre, än om de lagrar produkt med lägre flampunkt. Om brand inte uppstår kan den inte sprida sig. Om brandrisk är väldigt låg så är sannolikheten för brandspridning lägre, än om det finns hög risk för brand, och risken bör bedömas utifrån både sannolikhet för att brand uppstår och risken för att branden sprider sig.

Drivkraft Sverige anser att man bör tydliggöra att tabell 1 är tänkt att användas om verksamheten inte har tagit fram en egen riskutredning för sin anläggning. Tabellen ger en oklar vägledning i sin helhet och tvingar verksamheterna att utföra platsspecifika beräkningar av risker och konsekvenser. Således anser Drivkraft Sverige att tabellen inte fyller någon funktion.

## Tabell 2

Drivkraft Sverige anser att Tabell 2 är svår att tolka, blir den normgivande blir det väldigt svårt att utföra en riskbedömning. Bör även här framgå mer om förhållandena för hur denna är framtagen.

I föregående tabell kan brandtekniska installationer tillgodoräkna ett kortare avstånd. Är inte detta möjligt även i denna tabellform?

Hur ska cisternvolym över 300 kbm hanteras? Är det möjligt för depåer att nyttja denna tabell?

Det hanteras inte enbart Diesel, Bensin och Etanol i cisterner, tillsammans med motsvarande förnyelsebara bränsletyper. Hur ska dessa hanteras?

*Om cisternerna står i en grupp om upp till och med fyra cisterner, som endast innehåller diesel eller dieselsättningsbränsle och ingen risk för yttre brandpåverkan från annat än cisternerna finns inom 30 meter*

Gäller detta även depåcisterner? Om så är fallet är det önskvärt om detta förtydligas.



## Övergångsbestämmelser

Övergångsbestämmelserna anges olika i konsekvensanalysen samt föreskriften, 2027 respektive 2025. Tidsangivelserna anses även vara orimligt korta. Således föreslås att man ökar övergångstiden till 12 år från att föreskriften börja gälla. Detta för att stärka flexibiliteten i och med den omställning som pågår inom transportsektorn.

## Risikanalys

Denna föreskrift kommer medföra att en stor vikt läggs på riskanalyserna, sett till våra medlemmars perspektiv som verksamhetsutövare så saknas förklaring till hur riskhanteringsprocessen ska se ut och göras (finns bra beskrivet i kapitel 5 i utkastet till MSB:s "Skydd mot olyckor i energihamn och drivmedelsdepå"). Det saknas kriterier för att uppnå likvärdig bedömning från tillståndsgivaren, vilket kan leda till olika bedömningar i olika delar av landet och att risknivån varierar. Det kan också leda till påverkan av konkurrenskraft, då två likvärdiga verksamheter med likvärdiga förutsättningar och risker kan få olika krav på att hantera sina risker till olika kostnad.

Var går gränserna för vad som är acceptabel restrisk när man arbetar med sina förebyggande och begränsande barriärer kopplat till vad konsekvensen är? Kan man vid t.ex. sannolikhetsbedömning av brandspridningsberäkningar acceptera en risk som är  $1 \cdot 10^{-5}$  (1 på 100 000 år) för att vindförhållande och sannolikheten för att en brand inträffar och leder till risk för brandspridning inom 60 minuter? Hur tillses att olika räddningstjänster bedömer denna risk likvärdigt?

Verksamhetsutövare ser hellre att det är av större intresse att lägga resurser på förebyggande arbete och barriärer som ser till att en olycka inte sker, än att arbeta med konsekvensbegränsande åtgärder, dvs. det är av större intresse att se till att t.ex. en brand inte uppstår, än att lägga resurser på att begränsa den från att sprida sig. Detta har inte beaktats i den utsträckning som vi hade önskat.

## Övrigt

Över lag så brister det något i föreskriften då det finns stora skillnader mellan raffinaderier, depåer och drivmedelsstationers förutsättningar.

Ser man till de allmänna råden så beskrivs dessa som "Bör" krav, här ser vi gärna att dessa formuleras om, förslagsvis kan de vara utan mer beskrivande natur och mer som exempel på hur kraven kan hanteras. Detta skulle också omhänderta vissa diffusa definitioner såsom "tillräckligt avstånd"

En övrig notering är att det i föreskriften blandas volymangivelser med kbm och liter.

Drivkraft Sverige ser även att man genomgående ändrar benämning av station i föreskriften från bensinstation till drivmedelsstationer.

David Sällh

Utskottschef Trygghet