



Källa: HydroGIS AB

Trafik- och riskutredning

detaljplan Buskär, Skärhamn, Tjörns kommun

2013-06-10

Trafik- och riskutredning

detaljplan Buskär, Skärhamn, Tjörns kommun

2013-06-10

Beställare: Tjörns kommun
471 80 SKÄRHAMN

Beställarens representant: Daniel Rutgersson

Konsult: Norconsult AB
Box 8774
402 76 Göteborg

Uppdragsledare Handläggare Maria Young
Herman Heimans- risk, Anna-Lena Frennborn –
parkering, Terese Salomonsson – trafik och parkering

Uppdragsnr: 102 43 86

Filnamn och sökväg: n:\102\43\1024386\0-mapp\09 beskr-utredn-pm-kalkyl\pm
trafik och riskutredning.doc

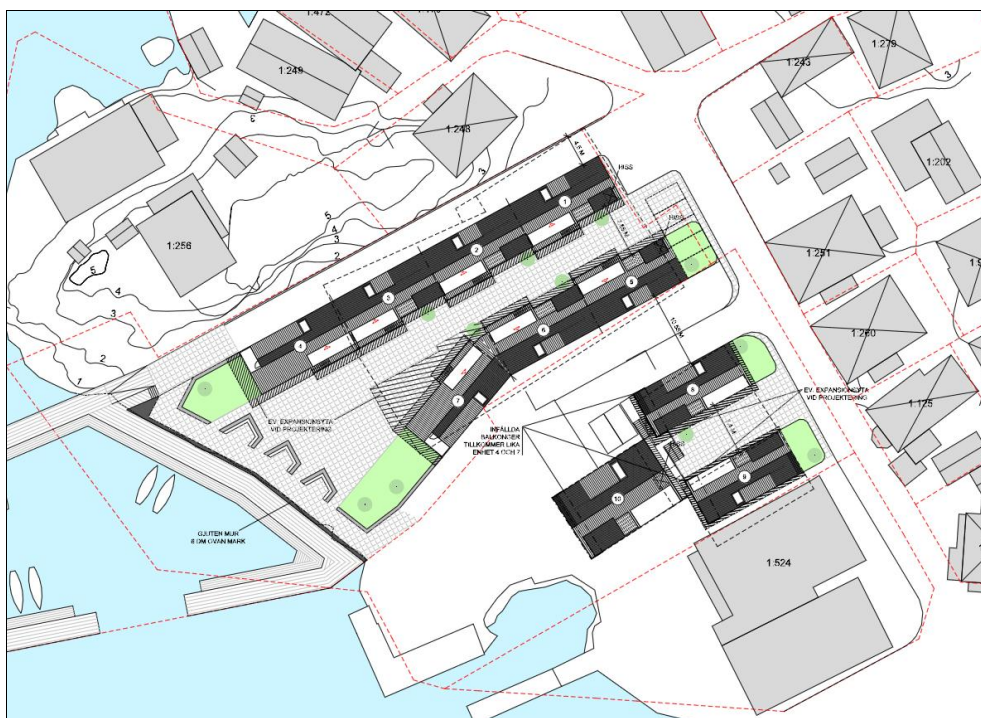
Kvalitetsgranskad av: Anna-Lena Frennborn

Tryck: Norconsult AB

Innehållsförteckning

1. Inledning och bakgrund	4
2. Trafik	5
2.1 Biltrafik	5
2.2 Övrig trafik.....	7
2.3 Konsekvenser och behov av åtgärder	8
3. Parkering.....	9
3.1 Inventering av tillgängliga parkeringar i nuläget.....	9
3.2 Utgående parkeringsplatser	10
3.3 Parkeringsbehov	10
4. Brandrisk	13
4.1 Bakgrund	13
4.2 Lagstiftning.....	14
4.3 Förutsättningar	15
4.4 Riskbedömning	16
4.5 Riskreducerande åtgärder	21
5. Tankar kring utformning	23
6. Referenser	24

1. Inledning och bakgrund



Figur 1.1: Illustration från förslag på detaljplan.

Tjörns kommun avser att upprätta en ny detaljplan för Buskär i Skärhamn. Buskär är ett äldre område som har vuxit fram ganska okontrollerat. Större delen av den befintliga bebyggelsen kommer att finnas kvar och detaljplanen kommer att anpassas till den faktiska situationen. Två gamla hammagasin kommer att rivas och ersättas med bostadshus med totalt 10 lägenheter.

Den delvis förändrade användningen av området kan leda till att vissa störningar kan inträffa om inte åtgärder för att förhindra detta tas med tidigt i planeringen.

En bedömning har gjorts att det framförallt är frågor rörande trafiksituationen, parkering och brandrisken som bör studeras lite noggrannare i samband med att detaljplan tas fram för området.

2. Trafik

2.1 Biltrafik

Väg 721 går genom Skärhamn. Vid Buskär heter väg 721 Hamngatan. Hamngatan är smal och slingrig och har hastighetsgränsen 30 km/h genom centrala Skärhamn. I storleksordningen 2500 fordon kör varje dygn på sträckan. (Årdygnstrafik 2220 fordon uppmätt år 2003).

Genom Buskär går Magasinsgatan vilken är en smal gata.

2.1.1 Trafik till området längs Magasinsgatan idag

Till bostäder och mindre verksamheter:

Enligt gällande detaljplan skall området användas för bostadshus, sjöbodrar och fiskeindustri. I dagsläget används de större lokalerna för fiskeindustri i princip inte. De mindre lokalerna i gamla sjöbodrar används som bostäder och till mindre verksamheter. En del av husen används främst till fritidsboende.

Enligt vägverkets effektkatalog genererar bostäder perifert område med höga inkomster mellan 3,7 – 6,2 bilresor per 100 kvm bostadsyta och fritidsboende mellan 0,4 – 0,8 resor per medelvardag. De lägre siffrorna gäller för hög exploateringsnivå och den högre för låg exploateringsnivå.

Här är exploateringsnivån relativt hög och området är beläget i centrala Skärhamn med god tillgänglighet till service och kollektivtrafik. De som bedriver verksamhet i området antas bo i nära anslutning till sin verksamhet. Därför väntas varje bostad och eller bostad med mindre verksamhet alstra 5 resor per dag. Vissa hus alstrar troligen fler medan andra troligen alstrar betydligt färre då de inte är bebodda året runt.

Cirka 12 bostäder och/eller mindre verksamheter har entré mot Magasinsgatan dessa antas alstra 60 resor per dygn. Då räknas inte husen med verksamheter vid torget med utan de antas alstra trafik till just torget. Husen med entré mot Hamngatan alstrar trafik på Hamngatan och beaktas inte här.

Till den större verksamheten:

Idag är det i princip ingen verksamhet på platsen och därför inte heller någon trafik till denna.

Totalt:

Trafiken på Magasinsgatan antas i dag vara ca 60 fordon per dygn

2.1.2 Trafik till området längs Magasinsgatan om området byggs ut enligt gällande detaljplan

Till bostäder och mindre verksamheter:

Om man antar att gällande detaljplan skulle innebära ungefär samma mängd med bostäder och mindre verksamheter som det verkligen finns inom området idag blir det samma mängd alstrad trafik som ovan dvs ca 60 fordon per dygn.

Till verksamheter:

Om det hade varit full verksamhet i de relativt stora magasinerna som ligger inom området skulle dessa kunna ha ca 15 anställda som kan antas ha alstrat uppemot 4 resor per anställd dvs en trafikmängd på ca 60 fordon per dygn. En relativt stor del av den trafiken hade kunnat vara tungtrafik.

Totalt:

Trafikmängden totalt till området längs Magasinsgatan om det hade använts enligt gällande plan kan antas vara 120 fordon per dygn.

2.1.3 Trafik efter utbyggnad av bostäder enligt föreslagen ny detaljplan

Till befintliga bostäder och mindre verksamheter:

Om man antar att befintliga hus har ungefär samma trafikstring som idag gäller antagandena ovan även efter ombyggnad enligt ny antagen plan dvs ca 60 fordon per dygn.

Till nya bostäder och eventuellt någon ny mindre verksamhet

Även de nya bostäderna antas alstra 5 resor per lägenhet. 10 lägenheter innebär att ca 50 resor per dygn kan antas alstras.

Till båtarna:

Hamnen skall i första hand användas av de som bor i området det kommer inte heller finnas någon möjlighet att nå hamnen med bil därför antas hamnen inte alstra några extra bilresor.

Totalt:

Trafikmängden totalt till området längs Magasinsgatan om det byggs ut enligt den nya detaljplanen kan antas vara 110 fordon per dygn. Det vill säga ungefär lika mycket fordon som skulle alstras om gällande detaljplan skulle vara genomförd och ca 50 fordon mer än det är till området idag.

Då räknas inte husen med affärsverksamheter nära torget med utan de antas ha lika stor trafikstring som idag och inte direkt påverka trafiken på Magasinsgatan i övrigt. Husen med entré mot Hamngatan alstrar trafik på Hamngatan och antas alstra lika mycket trafik i framtiden som idag och beaktas därför inte här.

2.2 Övrig trafik

2.2.1 Gång och cykeltrafik

Hamngatan är smal och har relativt höga trafikmängder speciellt på sommaren. Tjörns kommun försöker därför hitta alternativa vägar för fotgängare och framförallt cyklister parallellt med Hamngatan. Magasinsgatan är en del av detta cykelvägnät. Att cyklister och fotgängare tryggt, säkert, bekvämt och snabbt kan ta sig fram på Magasinsgatan, mellan torget och Hamngatan i norr, är därför mycket viktigt.

2.2.2 Skolvägar

Skärhamns skola och förskola ligger på Tubbegatan öster om Buskär. De som bor i Buskär får, liksom flera andra Skärhamnsbor, använda sig av Postvägen och Kroksdalsliden för att ta sig till fots till skolan. Dessa vägar har bitvis gångbana men är bitvis mycket smala och saknar där gångbana. Hastigheterna på fordonen som kör på dessa smala gator är dock naturligt låga. Elever på högstadiet eller gymnasiet tar sig oftast till skolan via buss och har mycket nära från Buskär till busshållplatsen Skärhamn Torget.

För att nå Postgatan, Kroksdalsliden eller ena busshållplatsen från Buskär måste man korsa Hamngatan. Det finns idag inga övergångsställen över Hamngatan i närheten av Buskär. Hastighetsgränsen på Hamngatan är 30 km/h och vägen är så smal och slingrig att denna hastighetsgräns troligen hålls av de flesta fordon därför

kan det bedömmas som relativt säkert att korsa Hamngatan. För att öka tryggheten bland annat för skolbarn och föräldrar skulle det dock kunna vara lämpligt att se över möjligheterna att anlägga en ny trygg gångpassage över Hamngatan vid torget och busshållplatsen.

2.2.3 Kollektivtrafik

Hållplatsen Skärhamn Torget ligger strax intill utredningsområdet. Här ifrån går Tjörn express på sin väg mellan Rönnäng, Bleket, Skärhamn, Kållekärr, Myggenäs och Stenungsund. I Stenungsund kan man byta till buss eller tåg vidare mot Göteborg. Bussen går från Skärhamn torget ca 20 turer per vardag mot Stenungsund och ca 25 turer per vardag mot Rönnäng. Utredningsområdet är alltså väldigt vält försörjt med kollektivtrafik.

2.2.4 Tillgänglighet för sopbilar, färdtjänst, brandbilar och annan samhällsservice.

Utryckningsfordon så som brandbil och ambulans skall kunna nå de nya husen och hamnen. Placering av hus, gångbanor, gator och parkeringsplatser bör därför väljas med kraven på tillgänglighet för utryckningsfordon i åtanke. Det är olämpligt med sopbilar som backar vid ytor där fotgängare vistas och bör undvikas. Enligt föreslagen detaljplan kommer dock sopbilar att backvända i området på samma vis som man gör idag även i framtiden.

2.3 Konsekvenser och behov av åtgärder

Trafikmängden på Magasinsgatan som kör ut på torget och därefter Hamngatan förväntas öka något. Trafikmängden är dock så låg att den nuvarande korsningsutformningen vid torget och korsningen med Hamngatan bör fungera utan problem.

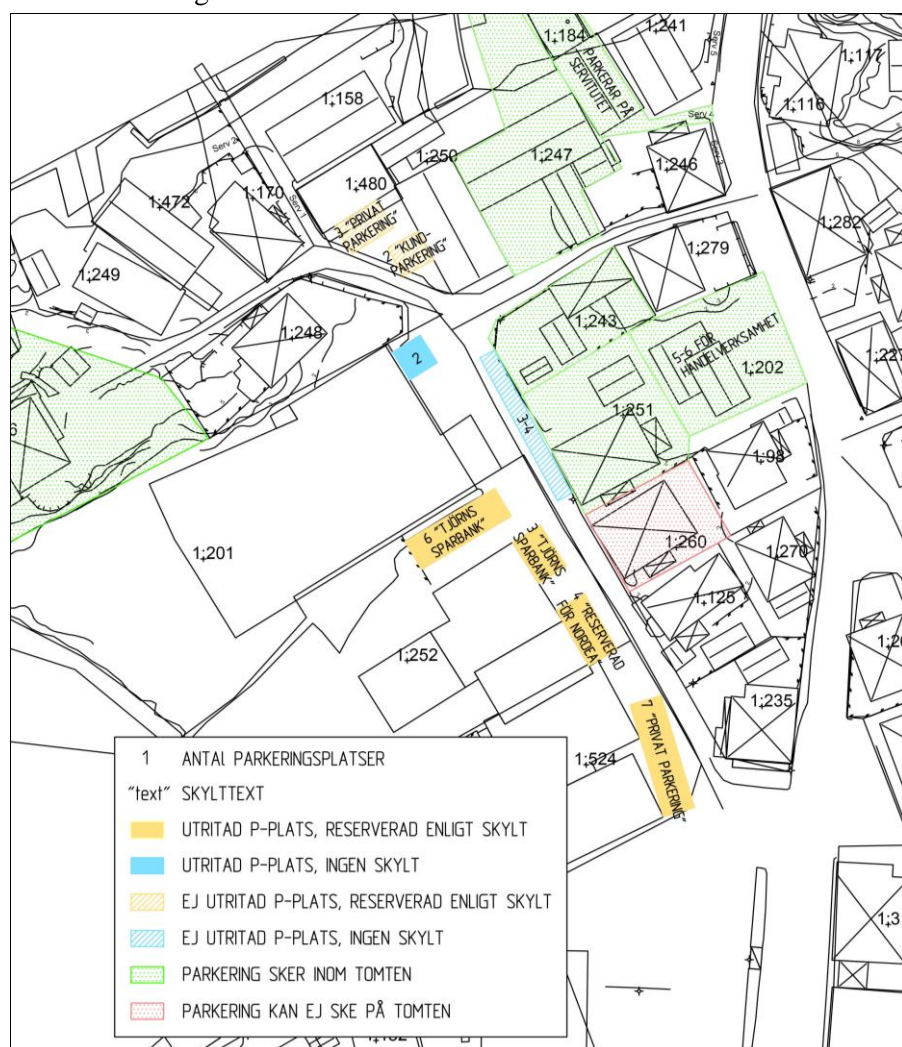
För att öka säkerheten och framförallt tryggheten vid torget hade det dock varit lämpligt att se över möjligheterna att anlägga en ny trygg gångpassage över Hamngatan vid torget och busshållplatsen. Detta är dock en fråga som berör många fler i Skärhamn än de som bor i området som berörs av den aktuella planen och frågan bör därför utredas vidare i ett annat sammanhang.

Det är mycket viktigt att ge god framkomlighet för cyklisterna genom planområdet. För att prioritera just framkomligheten och tryggheten för gång och cykeltrafik på Magasinsgatan. Skulle gatan kunna utformas som lågfartsgata där bilar kör på fotgängare och cyklisters villkor.

3. Parkering

3.1 Inventering av tillgängliga parkeringar i nuläget

Söder om planområdet är Skärhamns torg beläget. Verksamheterna runt torget lockar många besökande och antal tillgängliga parkeringsplatser i anslutning till torget är begränsat. För att få reda på antalet parkeringsplatser inom planområdet och dess omgivning har en parkeringsinventering genomförts. Figur 3.1 visar en sammanställning av resultatet.



Figur 3.1: Resultatet från parkeringsinventeringen.

Längs Magasinsgatan västra sida, se figur 3.2, finns idag 22 parkeringsplatser. Av dessa är sju stycken privat parkering, fyra är reserverade för Nordea, nio är reserverade för Tjörns sparbank och två stycken saknar informationsskylt.



Figur 3.2: Parkering längs Magasinsgatan. Källa: Google Maps.

Även utmed östra sidan av Magasinsgatan brukar bilar parkera (enligt en privatperson boende i Skärhamn) och där finns plats för 3-4 bilar.

Kustens Arkitektkontor har intervjuat fastighetsägarna i området om deras synpunkter och önskemål vad gäller exploatering av Buskär. Några av fastighetsägarna kommenterade parkeringsläget. Fem av fastighetsägarna uppgav att de har möjlighet att parkera inom tomten. Från fältinventeringen tillkom att ytterligare en fastighetsägare har parkeringsmöjlighet på tomten. Minst en av fastighetsägarna har ej möjlighet att parkera inom tomten enligt intervjuerna.

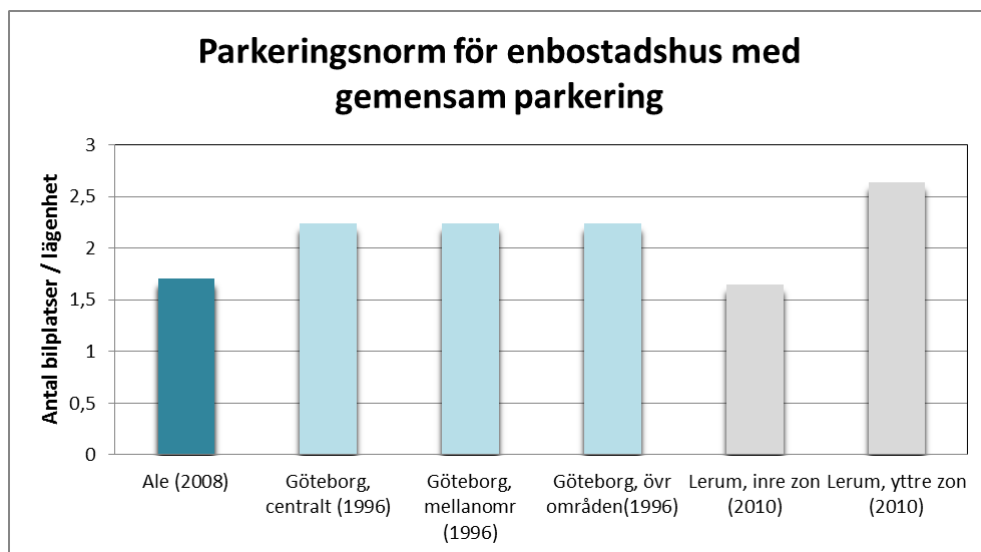
3.2 Utgående parkeringsplatser

Vid genomförande av planen för Buskär kommer 15 parkeringsplatser längs Magasinsgatans västra sida att utgå. Längs Magasinsgatans östra sida kommer det inte finnas någon möjlighet att parkera eftersom de parkerade bilarna på västra sidan behöver kunna backa ut. Totalt bedöms alltså upptill 19 parkeringsplatser i nuvarande läge att utgå.

3.3 Parkeringsbehov

Tjörns kommun saknar parkeringsnorm. Bilinnehavet inom kommunen är dock mycket högt (572 personbilar per tusen invånare enligt senaste statistik) vilket normalt innebär att antalet parkeringsplatser bör vara högre än i andra kommuner med lägre bilinnehav. Buskär är dock väldigt centralt beläget mitt i Skärhamn där möjligheten att åka kollektivt är goda. Ett lämpligt mål kan vara att anlägga 2,0 parkeringsplatser per ny bostad. I figur 3.3 visas exempel på parkeringsnormer på

andra orter. Med förutsättningen 2,0 parkeringsplatser per ny bostad behövs 20 parkeringsplatser för de boende och dess besökare i de 10 nya lägenheterna.



Figur 3.3: Exempel på parkeringsnormer på andra orter.

En vårdcentral ska flytta in i fastigheten Tubberöd 1:524 (f d Tjörns Sparbank och Nordeas lokaler) och kommer att behöva ett antal parkeringsplatser. Dessa parkeringar får dock lösas inom fastigheten (7 st parkeringar är idag belägna inom fastigheten längs Hamngatan och kan i framtiden nyttjas av besökande till vårdcentralen).

Befintliga bostäder och småverksamheter i egna hus bör normalt ha ca 2 parkeringsplatser per tomt. I Buskär är dock många tomter mycket små och trånga så det är inte möjligt att få plats med detta. De som inte löser parkering inom den egna tomten kan ges möjlighet att hyra parkeringsplats inom det nya exploateringsområdet på privat mark. Några parkeringsplatser för besökande till befintliga hus bör också anläggas inom området. I tabell 3.1 har parkeringsbehovet sammanställts.

Tabell 3.1: Sammanställning av parkeringsbehov

Antal parkeringar vid byggande av 10 nya lägenheter förutsatt 2,0 parkeringsplatser per ny bostad	20
Antal parkeringar till besökande till befintliga hus	ca 5
Totalt parkeringsbehov som bör rymmas inom planen	ca 25

Förslaget till detaljplan rymmer 28 parkeringsplatser på kvartersmark och 2 stycken på allmän plats. Parkeringarna på kvartersmark räcker till 20 boendeparkeringar till de nya bostäderna. Utöver dessa finns 10 st parkeringar för boende besökande och till befintliga bostadshus etc.

Med föreslagen illustration till detaljplan enligt *figur 1.1*, klaras parkeringsbehovet för planerad bostadsbebyggelse samt för boende och besökande till befintliga bostadshus.

4. Brandrisk

4.1 Bakgrund

Buskär består av gammal bebyggelse som tillkommit innan senare tidens brandskyddsregler fått genomslag. Bebyggelsen består huvudsakligen av träbyggnader där olika tillbyggnader har minskat avståndet mellan husen ytterligare. Detta innebär att avstånden mellan husen ofta är mindre än de 8 meter som krävs i dagens lagstiftning.

Gatorna kan på vissa delar av området vara för smala för räddningsfordon vilket försvårar snabba och effektiva räddningsinsatser.

Det är oklart om släckvattensystemet har tillräcklig kapacitet för de insatser som kan krävas.

Vid en riskutredning för Klädesholmen, som har liknande bebyggelsestruktur men som ligger mera perifert, konstaterades att identifierade brandrisknivån är högre än som kan accepteras utan åtgärder. Detta kan även vara fallet i Buskär.

När en ny detaljplan för området antas kommer en del av den äldre bebyggelse finnas kvar och ”lagligförklaras” i de fallen där det finns skillnader mellan verkligheten och gällande detaljplan. Detta innebär att brandskyddet bör uppgraderas till en nivå som är acceptabel enligt dagens normer.

En del ny bebyggelse tillkommer. Utformning och placering av denna bebyggelse kan möjligtvis påverka situationen i området framöver.

Ovanstående gör att det i en tidigare probleminventering har konstaterats att följande frågor bör klarläggas.

- Hur ligger brandskyddet nu i förhållande till vad som är acceptabelt.
- Vilken nivå på brandskyddet är rimligt att kräva i detta sammanhang?
- Vilka åtgärder kan genomföras i samband med den nya detaljplanen. Vad är påverkansmöjligheterna inom planarbetet. Vad bestäms i planen och vad bör regleras på annat sätt. Utredningen bör ange båda dessa områden.
- Vad skall krävas i planen för att uppnå en situation som kan accepteras.

4.2 Lagstiftning

Relevant lagstiftning för Buskär består huvudsakligen av följande

- Lagen om skydd mot olyckor (SFS 2003:778)
- Förordning om skydd mot olyckor (SFS 2003:789)
- Plan- och bygglagen (SFS 2010:900)
- Miljöbalken (SFS 1998:808)
- Kulturminneslagen (SFS 1988:950)

Av dessa är Lagen om skydd mot olyckor och Plan- och Bygglagen de viktigaste. Dessa behandlas kortfattat nedan.

4.2.1 Lagen om skydd mot olyckor

Lagen definierar krav på enskilda, kommuner och staten för att i möjligaste mån skydda mot olyckor. Avsnitten nedan har betydelse för Buskär.

1kap §1 Bestämmelserna i denna lag syftar till att i hela landet bereda människors liv och hälsa samt egendom och miljö ett med hänsyn till de lokala förhållandena tillfredsställande och likvärdigt skydd mot olyckor.

1kap §3 Räddningstjänsten skall planeras och organiseras så att räddningsinsatserna kan påbörjas inom godtagbar tid och genomföras på ett effektivt sätt.

1kap §7 Kommunerna och de statliga myndigheter som ansvarar för räddningstjänst skall se till att allmänheten informeras om vilken förmåga att göra räddningsinsatser som finns.

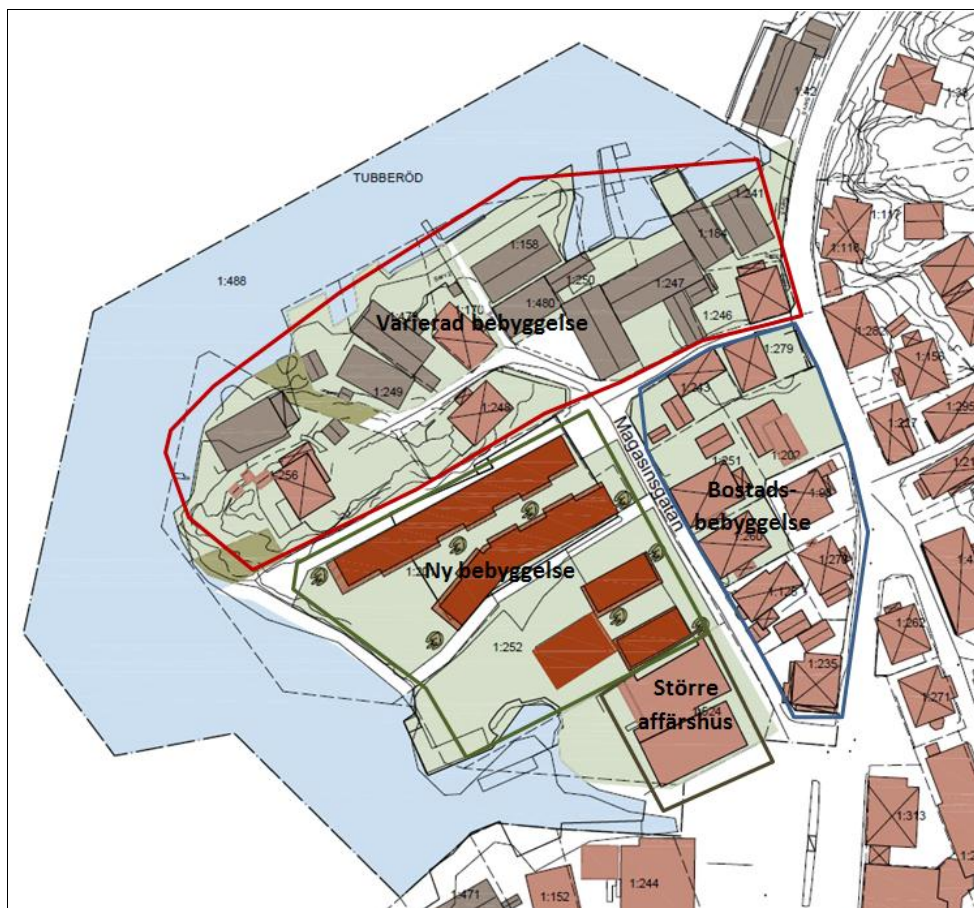
2kap §2 Ägare eller nyttjanderättshavare till byggnader eller andra anläggningar skall i skäligen omfattning hålla utrustning för släckning av brand och för livräddning vid brand eller annan olycka och i övrigt vidta de åtgärder som behövs för att förebygga brand och för att hindra eller begränsa skador till följd av brand.

4.2.2 Plan och bygglagen

2 kap §6 punkt 2 Vid planläggning och i ärenden om bygglov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olyckshändelser,

4.3 Förutsättningar

Området ”bostadsbebyggelse” består av mindre bostadshus med små tomter med förrådsbyggnader. Området ”varierad bebyggelse” består av bostadshus, magasin, sjöbodrar som ligger i ett kuperat område. Området ”större affärshus” består av två byggnader där det i dagsläget bedrivs olika kommersiella verksamheter som optiker, klädbutik, begravningsentreprenör, internetcafé, elektronikkonsult mm. I området ”ny bebyggelse” planeras för ca 10 bostäder.



Figur 4.1: Planerad bebyggelsen på Buskär



Figur 4.2: Vy över Buskär från öst till väst. Källa: HydroGIS AB

4.4 Riskbedömning

4.4.1 Metodik

Med brandrisk avser man ofta en kombination av sannolikheten för en brand och konsekvenserna av branden.

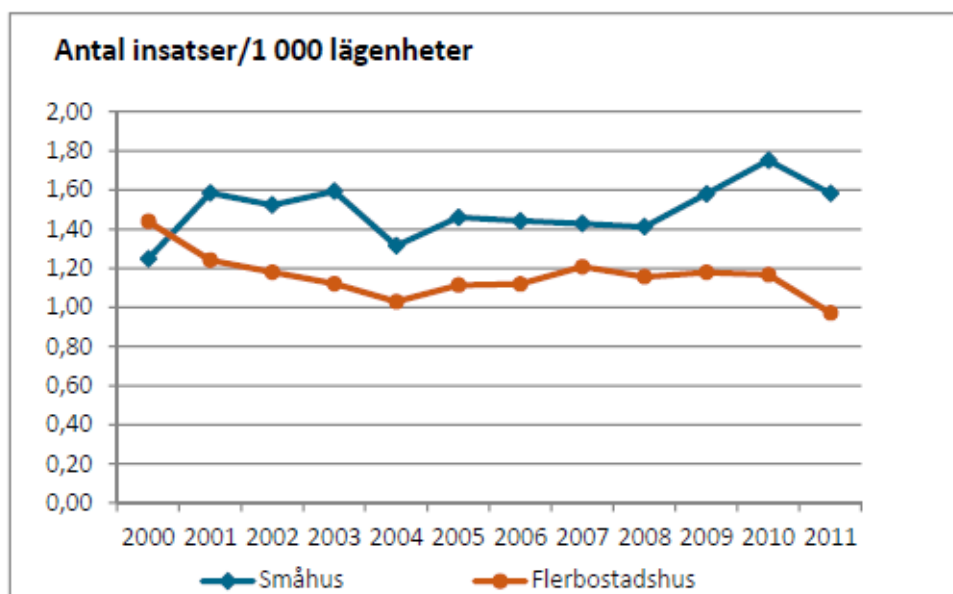
Här kommer först brandriskerna att inventeras, dvs vad kan hända och hur troligt är det att det händer. I nästa steg skall de identifierade riskerna värderas för att avgöra om dessa kan accepteras eller ej. Det finns inga kvantitativa normer för hur stora risknivåer som bedöms vara acceptabla men när det gäller bränder finns visst stöd i LSO där 1§ 1kap anger att skyddet för liv och hälsa samt egendom med hänsyn till de lokala förhållandena skall vara tillfredställande och likvärdigt, se avsnitt 4.2.

Detta kan förstås som att det skall göras en jämförelse av brandskyddet på aktuell plats med det som finns i övriga landet för att ta reda på om det finns omständigheter som ger sämre brandskydd. Om så är fallet så bör riskreducerande åtgärder föreslås.

4.4.2 Riskinventering

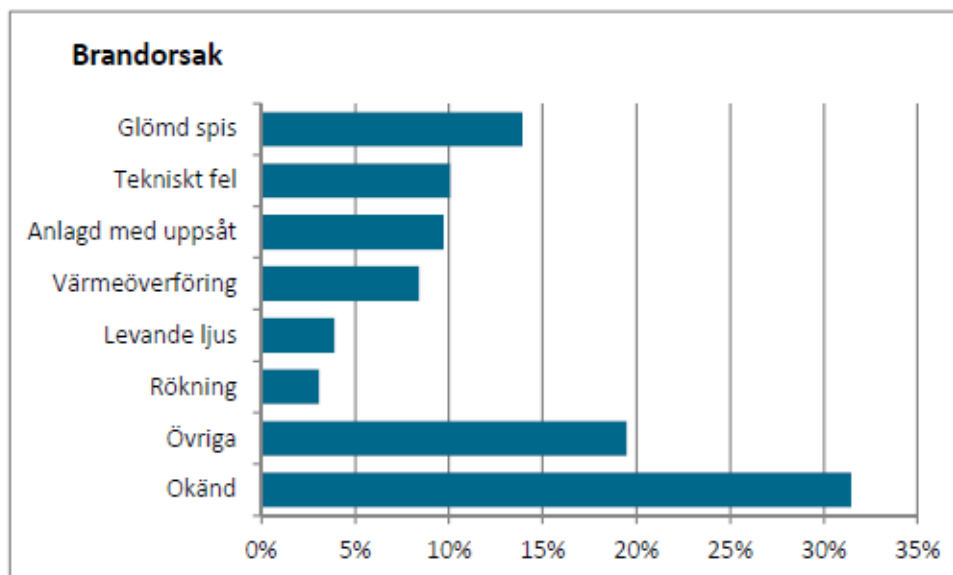
Allmänt om brandrisk i bostadsbebyggelse

Enligt statistik från MSB har det skett i snitt ca 1,6 räddningsinsatser för brand per 1000 småhus per år under de senaste åren, se figur 4.3. Detta skulle innebära en brand som leder till räddningsinsats ungefär var 20 år inom Buskär.



Figur 4.3: Antal räddningsinsatser till bränder i bostäder per 1000 bostäder 2000-2011 (MSB 2012)

För de bränder som fick en betydande spridning, dvs branden spred sig utanför startföremålet, var de vanligaste kända orsaker glömd spis och tekniskt fel, se figur 4.4. För en tredjedel av dessa bränder var brandorsaken okänd. För villor är dock även soteld en viktig brandorsak.



Figur 4.4: Antal bränder per brandorsak i bostäder som släcktes utanför startföremålet under 2011 (MSB 2012)

För att få en uppfattning om konsekvenserna av bränder så använder vi oss av statistik från MSB igen. I tabell 4.1 nedan redovisas statistik om brändernas utbredning när Räddningstjänsten kommit till brandplatsen för kustkommunerna i Västra Götalands län (Olsson 2009)

Tabell 4.1: Bränders utseende då räddningstjänsten kommit till platsen.
Kustkommuner i Västra Götalands län 2005-2008 (Olsson 2009)

Verksamhet	Totalt antal bränder	Endast rökutveckling	I start-föremålet	I start-utrymme	I flera rum	I flera brandceller	Branden släckt/slocknat	Ej angiven
Flerbostadshus	1087	230	254	231	34	6	330	2
Rad/par/kedjerhus	43	6	8	9	4	1	15	-
Villa	331	39	60	78	53	9	92	-
Summa	1461	275	322	318	91	16	437	2
Andel	100%	19 %	22 %	22 %	6,2 %	1,1 %	30 %	0,14%

”Endast rökutveckling” betyder att det hade kunnat uppstå en brand men detta har inte skett beroende på att det saknades brännbart material eller att problemet av hjälptes innan det började brinna. ”I startföremålet” och ”I startutrymme” betyder att det var en mindre brand som inte spritt sig vidare. Detta kan bero på att branden har släckts eller att det inte fanns brännbart material i närheten. ”I flera rum” och ”I flera brandceller” innebär att branden har spridit sig i byggnaden. ”Branden släckt/slocknat” innebär att en brand har uppstått som skulle kunnat sprida sig men detta har inte skett, beroende på brist på syre eller bränsle eller eftersom branden har släckts.

Brandrisk i den äldre bebyggelsen på Buskär

I den äldre bebyggelsen som finns på Buskär saknas bl.a. indelningen i brandceller och husen står dessutom ofta nära varandra. I modern bebyggelse krävs att fasaderna har brandavskiljande förmåga i sådana fall men detta krav uppfylls inte av denna bebyggelse. Detta innebär att en brand som spridit sig utanför rummet där den uppstått även ganska enkelt kan sprida sig till näraliggande bebyggelse.

Genomförda beräkningar (Glenting 2002, Brandspridning i äldre trähusbebyggelse) visar att detta under normala förhållanden kan ske över ett avstånd på ca 11 m och vid ogynnsamma förhållanden (vindhastighet över 5 m/s) kan ske över mer än 20 meter. Detta innebär att en brand som sprider sig till flera hus kan ske vid ca 7,3 % av alla bränder eller vid ungefär totalt en sådan brand på 250-300 år.

Om dessa bränder hade uppstått i moderna bostadsområden så skulle de endast undantagsvis lett till att flera hus skulle ha blivit antända.

Sammanfattningsvis kan konkluderas att risken för att bränder sprider sig är större i den äldre bebyggelsen som finns på Buskär beroende på att indelning i brandceller mm saknas och att husen står tätt inpå varandra.

Förutsättningar för räddningstjänsten

För att ytterligare kunna bedöma brandrisksituationen jämför här förutsättningarna för räddningstjänsten på Buskär med den i nyare områden på Tjörn.

Resurser

Räddningstjänsten i Tjörns kommun utgörs av två stycken brandstationer, en i Skärhamn och en i Kållekärr. Den första styrkan som kommer till brandplatsen består av en släckbil med 5 personal. Buskär ligger inom området med normal insatstid, d.v.s. 10 minuter.

Tillgänglighet för räddningstjänstfordon

Kravet på tillgänglighet innebär att räddningsvägar skall ha en minsta bredd av 3,0 meter, en vertikalradie om minst 50 m och en fri höjd på minst 4,0 meter. Detta innebär att brandfordon kan komma fram på Magasinsgatan fram till kröken men inte längre ut bland den äldre bebyggelsen Magasingatan. Uppställningsplats finns i området på där Magasingatan svänger vid ”torget”, se figur 4.5. Tillgänglighet bland den nya planerade bebyggelsen bedöms vara god.

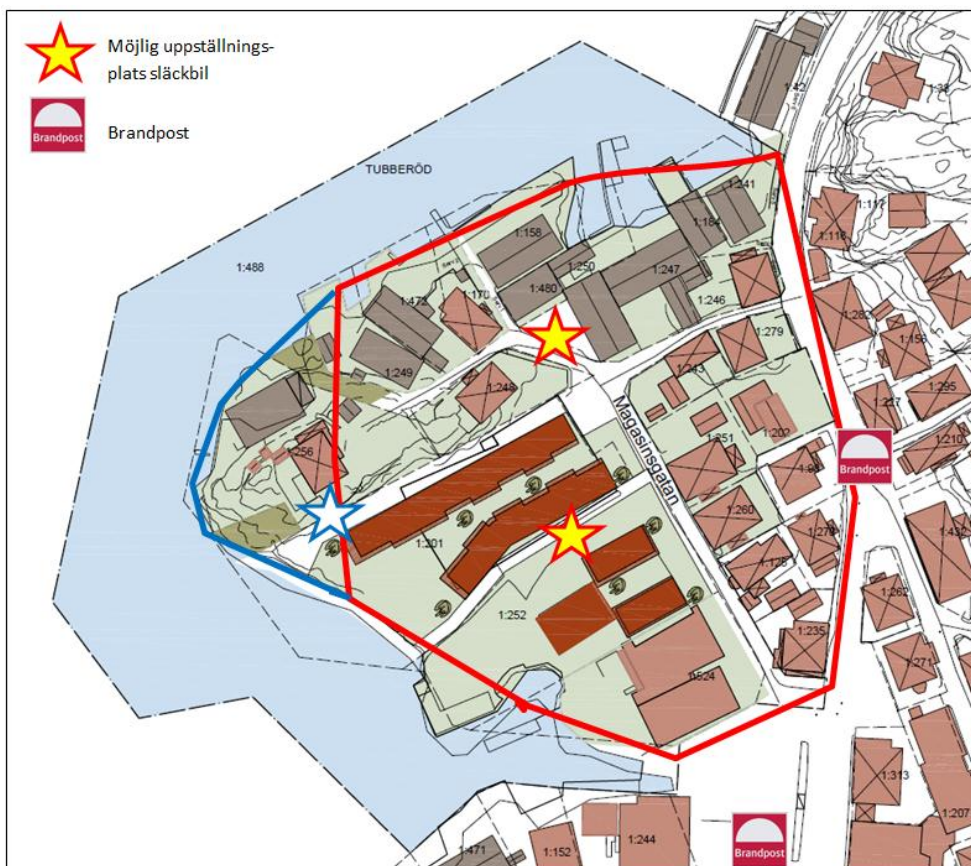
För avstånden från uppställningsplatsen till brandpost respektive platser där insatser skall göras gäller avstånd enligt tabell 4.2 nedan

Tabell 4.2: Rekommenderade maximala avstånd för räddningsinsatsen enligt BBR
(Brandskyddshandboken 2005)

Sträcka	Maximalt avstånd
Brandpost – Uppställningsplats för släckbil	75 meter
Släckbil – Uppställningsplats för bärbar stege	50 meter
Släckbil – Angreppspunkt (ytterdörr) för insats	50 meter

Räddningstjänsten på Tjörn bedömer att brandpostens läge och vattenförsörjning är tillfredställande (Wikberg 2013).

I figur 4.5 har brandposter och uppställningsplatser för släckbilar inne i området angivits ungefärligt. Släckbilar kan även ställas upp på andra platser, exempelvis längs Magasingatan fram till den angivna släckplatsen på ”torget”. Angivna släckplatser är de som ligger längst inne på området på det rekommenderade maximala avståndet av ca 75 m från brandposterna.



Figur 4.5: Tillgänglighet för släckinsatser följer rekommendationerna inom den röda linjen. Blå stjärna och blå linje syftar till möjliga åtgärder, se text.

Innanför den röda linjen befinner sig alla fastigheter inom de rekommenderade 50 m från uppställningsplats för släckbil. Endast fastigheten längs ut till väster ligger något längre än 50 m från uppställningsplats med högst 75 m till brandpost.

Vägen från torget västerut kommer att ha en bredd på 4,5 m vilket gör att området med den blåa stjärnan i figur 4.5 kan nås med släckbil och skulle kunna användas som uppställningsplats. Detta förutsätter att brandvattenförsörjningen kan ordnas på ett tillfredställande sätt. Antingen anordnas en brandpost i lämpligt läge eller så kan en pumpanordning för sjövattnet eller liknande ordnas i samråd med räddningstjänsten. Pumpanordningen skall i så fall vara anordnad så att den är frostfri. Med en sådan lösning kommer även området innanför den blå linjen i figur 4.5 att klara de rekommenderade maximala avstånden för släckinsatsen.

Det bör diskuteras med Tjörns kommuns räddningstjänst vad som är lämpligast i detta fall.

4.4.3 Riskvärdering

Avsnitten ovan visar att risken för att en brand utvecklar sig till en storbrand är större i Buskär än i många andra områden, beroende på den äldre bebyggelsen som är placerat tätt inpå varandra. Samtidigt kan konstateras att förutsättningar för en räddningsinsats är tillfredställande (förutsatt att rekommendationerna i avsnittet ovan följs). Sammantaget innebär detta dock att åtgärder kan vara motiverade. Åtgärderna bör då inrikta sig på att minska sannolikheten av att en brand uppstår samt att öka möjligheten till att bekämpa branden i ett så tidigt skede som möjligt innan den hinner sprida sig.

4.5 Riskreducerande åtgärder

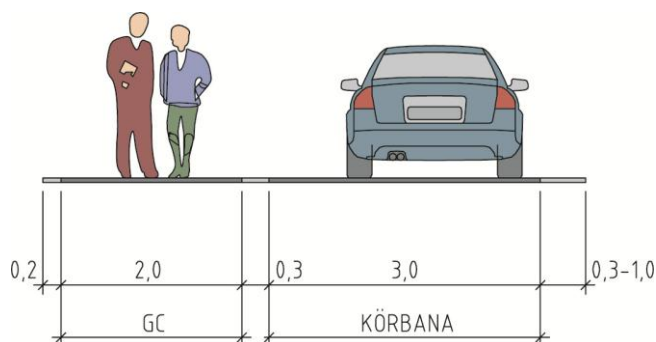
Följande åtgärder föreslås:

- Direktinformation ges till de boendena i den äldre bebyggelsen om brandriskerna. Bland annat information om vikten av att samtliga byggnader förses med brandvarnare och att samtliga fastigheter har tillgång till handbrandsläckare.
- Diskutera med räddningstjänsten i Tjörns kommun om det krävs särskilda åtgärder för fastigheten längst västerut som i dagsläget ligger något utanför de rekommenderade avstånden som gäller vid släckinsats.
- Insatsplanering bör genomföras för området utifrån de ändringar som den tillkommande bebyggelsen innebär.
- Kontroll av eldstäderna i den äldre bebyggelsen genomförs.

- Vid framtida bygglovsgivning för ut- och tillbyggnader inom området tas hänsyn tas brandspridningsrisken.
- Räddningsvägar och brandvattenförsörjningen bör upprätthållas.

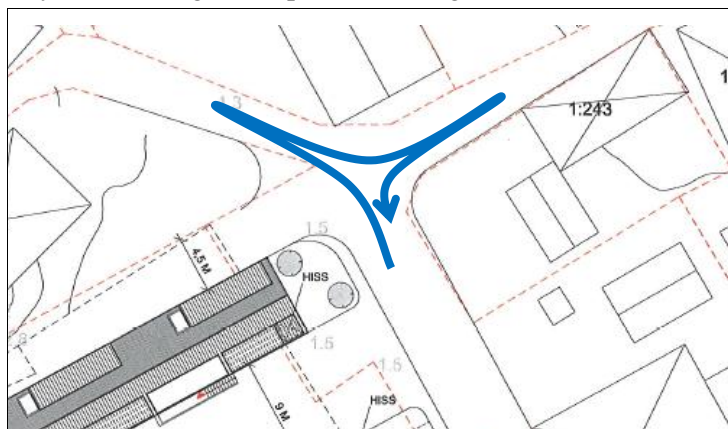
5. Tankar kring utformning

Magasinsgatan kan vara lämplig att utforma som lågfartsgata. Figur 5.1 visar ett förslag på gatusektion för Magasinsgatan som lågfartsgata. Den smala körbanebredden bidrar till låga hastigheter och behöver två fordon mötas kan de använda sig av gångytan.



Figur 5.1: Förslag på gatusektion.

Sopbilar eller andra likande fordon som behöver vända i området kommer att vända genom att de backar i korsningen i norra delen av gatan, vilket det utrymmesmässigt finns plats för, se figur 5:2



Figur 5.2: Den blå pilen illustrerar hur en sopbil kan vända genom att backa i korsningen.

6. Referenser

- Brandskyddshandboken 2005 Brandskyddshandboken, rapport 3134,
Brandteknik, Lunds tekniska högskola, Lund 2005.
- Glenting 2002 Brand i äldre trähusbebyggelse, Markus Glenting,
Lunds tekniska högskola, 2002
- MSB 2012 Räddningstjänst i siffror 2011, Myndigheten för
Samhällsskydd och Beredskap, www.msb.se
- Olsson 2009 Brand i skärgårdsbebyggelse, Markus Olsson, D-
uppsats Luleå tekniska universitet, 2009
- Wikberg 2013 Telefonsamtal med Hans Wikberg, stf
räddningschef Tjörns kommun, 2013-05-23

Norconsult AB
Väg och Bana
Trafik

Maria Young
maria.young@norconsult.com

Terese Salomonsson
terese.salomonsson@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