



2011-06-01

PM Farligt gods
Utlåtande gällande fastigheter

Uppdragsnummer: 227438

Uppdragsansvarig: Britta Hedman

Handläggare

Cecilia Sandström

Kvalitetsgranskning

Martin Kylefors

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
1 Uppdragsbeskrivning och Syfte	3
2 Metod och riskvärdering	3
3 Utlåtande avseende fastigheter.....	4
3.1 Gamlestaden 39:13, Dagens fastighet	4
3.2 Gamlestaden 39:12, Göteborgs Fryshus	5
3.3 Gamlestaden 27:15, Gevecos fastighet.....	5

Sammanfattning av utlåtande

Riskenivån som orsakas av transport av farligt gods på järnväg på sträckan Olskroken – Kville (ny och befintlig Marieholmsbro), är acceptabel för de tre fastigheterna Gamlestaden 39:13, Gamlestaden 39:12 samt Gamlestaden 27:15 , utifrån befintlig verksamhetstyp. Inga åtgärder krävs. Eventuell påverkan/bidrag från transporter av farligt gods på väg är ej inkluderade i denna bedömning.

1 Uppdragsbeskrivning och Syfte

Tyréns AB har på uppdrag av Trafikverket utfört en riskanalys avseende transport av farligt gods tillhörande MKB för järnvägsplan för sträckan Olskroken - Kville (ny Marieholmsbro).

Detta PM har upprättats med syfte att särskilt beskriva riskerna för tre fastigheter samt att vid behov ange vilka åtgärder som krävs för att risknivån ska bli acceptabel. Syftet med riskanalysen (huvudrapporten) är att utreda riskerna för tredje man, orsakade av transport av farligt gods på järnväg.

För mer information än vad som redovisas i detta PM hänvisas till huvudrapport (ej status slutrapport vid dagens datum) samt projektets MKB (ej status slutrapport vid dagens datum).

2 Metod och riskvärdering

I huvudrapporten redovisas riskmåttan individrisk samt samhällsrisk (för beskrivning av metod för denna del hänvisas till huvudrapporten). I arbetet med dessa tre fastigheter görs en kategorisering av verksamheterna i någon av följande tre kategorier:

- **Icke-känslig bebyggelse.** Avser bebyggelse med begränsat antal människor, samtidigt som de som vistas har lokalkännedom samt är icke-sovande. T.ex. industri, lager, kontor och sällanköpshandel.
- **Normalkänslig bebyggelse.** Avser människor med lokalkännedom i de fall de är sovande, eller vakna människor i de fall lokalkännedom saknas. T.ex. bostäder och dagligvaruhandel.
- **Särskilt känslig och särskilt utsatt bebyggelse.** Avser stora personantal, extra känsliga individer såsom barn, äldre samt sjuka. T.ex. dagis, skola, hotell, idrottsanläggningar med betydande åskådarplatser mm.

Kriterier för riskmåttan jämförs med kategoriseringen av verksamheten som bedrivs på aktuell fastighet för att avgöra om riskbilden är acceptabel. De olika kategorierna av verksamheter har olika kriterier, eftersom principer för riskvärdering anger att risker kan accepteras i olika grad baserat på bland annat de faktorer som ligger till grund för kategoriseringen (t.ex. inom det så kallade ALARP-området). Detta tillvägagångssätt stämmer överens med de regionala riktlinjerna för storstadsregionerna (inkl. Göteborg) och med RIKTSAM (riktlinjer i Skåne län).

Kriterierna för riskmättet individrisk är 10^{-5} per år som övre gräns för icke-känslig bebyggelse, 10^{-6} per år som gräns för normal-känslig bebyggelse samt 10^{-7} per år som gräns för särskilt känslig bebyggelse.

I de fall risken är oacceptabel anges vilka åtgärder som ger acceptabel risk, om så är möjligt.

Riskmättet samhällsrisk är framtaget, men då detta riskmått ej tas fram fastighet för fastighet, utan för en längre sträckning, kan slutsatser från detta riskmått främst dras för ett större område. Individrisk är avståndsberoende, och avtar med avstånd från riskkällan (järnvägen). Detta mått är därför lämpligt för att avgöra om byggnader är placerade alltför nära järnvägen.

3 Utlåtande avseende fastigheter

Nedan redovisas slutsatser avseende de tre fastigheter som detaljstuderats. Fastigheternas lokalisering framgår av figur nedan. För information om trafikering etc. hänvisas till huvudrapport.



Figur 3.1 Lokalisering av de tre fastigheterna.

3.1 Gamlestaden 39:13, Dagon's fastighet

Fastigheten används som lager och kontor. Närmast järnväg finns framförallt lager. Verksamheten betecknas ur risksynpunkt som "icke-känslig".

Anläggandet av ny järnväg söder om fastigheten innebär att trafikering av farligt gods ökar (kapacitetshöjande), samtidigt som en viss del av det farliga godset kommer att passera på något större avstånd än idag. Detta innebär en svag minskning av risken, utifrån tillgängliga prognoser. Riskbidraget från Triangelspåret bedöms vara låg, då betydligt färre godståg passerar på denna sträcka. Inga beräkningar har utförts för Triangelspåret. Bedömningen baseras på beräkning för ny och befintlig Marieholmsbro samt vetskap om att flödet av godståg på Triangelspåret är ca 25-35 % utav prognosen för den minst trafikerade delen av ny och befintligt Marieholmsbro.

Summering av individrisk från ny samt befintlig sträckning av Olskroken-Kville (ny och befintlig Marieholmsbro) vid fastighetens södra fasad ger en individrisk som är ca $9,5 \cdot 10^{-6}$ per år, d.v.s. risknivån är för denna verksamhetstyp acceptabel.

Utifrån att riskmättet individrisk är acceptabelt (för aktuell verksamhet och för befintligt bebyggelse) samt att risknivån möjligen till och med sjunker något, bedöms inga särskilda åtgärder krävas, varken på byggnad eller på järnvägsinfrastrukturen.

3.2 Gamlestaden 39:12, Göteborgs Fryshus

Fastigheten används som lager (fryshus) och det finns även ett mindre antal kontorsplatser. Antalet personer som vistas inom fastigheten är få, enligt uppgift från Göteborgs Fryshus rör det sig om ca 10 människor. Verksamheten betecknas därmed ur risksynpunkt som ”icke-känslig”.

Anläggandet av ny järnväg söder om fastigheten innebär att trafikering av farligt gods ökar (kapacitetshöjande), samtidigt som en viss del av det farliga godset kommer att passera på något större avstånd än idag. Riskbidraget från Triangelspåret bedöms vara låg (vid norra samt södra fasaden), då betydligt färre godståg passerar på denna sträcka. Inga beräkningar har utförts för denna järnväg. Bedömningen baseras på beräkning för ny och befintlig Marieholmsbro samt vetenskap om att flödet av godståg på Triangelspåret är ca 25-35 % utav prognosen för den minst trafikerade delen av ny och befintligt Marieholmsbro.

Summering av individrisk från ny samt befintlig sträckning av Olskroken-Kville (ny och befintlig Marieholmsbro) vid fastighetens södra fasad ger en individrisk som är ca $5,2 \cdot 10^{-6}$ per år, d.v.s. risknivån är för denna verksamhetstyp acceptabel.

Utifrån att riskmättet individrisk är acceptabelt (för aktuell verksamhet och för befintligt bebyggelse) bedöms inga särskilda åtgärder krävas, varken på byggnad eller på järnvägsinfrastrukturen.

3.3 Gamlestaden 27:15, Gevecos fastighet

Geveco bedriver verksamhet intill befintlig Marieholmsbro. Närmast järnvägen är verksamhetens huvudkontor, med ca 13-15 personer/kontorsplatser. Utöver dessa kan givetvis besökare förekomma. Längre bort från järnvägen finns ett lager, samt några kontorsplatser. Det finns också viss verksamhet som hör ihop med Gevecos huvudverksamhet; vägmarkering. Denna är belägen längre bort från järnvägen. Verksamheten betecknas, utifrån denna beskrivning, ur risksynpunkt som ”icke-känslig”.

Anläggandet av ny järnväg söder om fastigheten (söder om befintligt spår) innebär att trafikering av farligt gods ökar (kapacitetshöjande) totalt sett, samtidigt som en viss del av det farliga godset kommer att passera på större avstånd än idag. Med större avstånd minskar risken, vilket ger att den totala risken inte förväntas öka, utan snarare minska.

Summering av individrisk från ny samt befintlig sträckning av Olskroken-Kville (ny och befintlig Marieholmsbro) vid fastighetens södra fasad ger en individrisk som är ca $8,9 \cdot 10^{-5}$ per år, d.v.s. risknivån är för denna verksamhetstyp acceptabel.

Utifrån att riskmättet individrisk är acceptabelt (för aktuell verksamhet och för befintligt bebyggelse) samt att risknivån sjunker något, bedöms inga särskilda åtgärder krävas, varken på byggnad eller på järnvägsinfrastrukturen.