

PM – KOMPLETTERING AV TIDIGARE GENOMFÖRD
RISKUTREDNING FÖR SPÅRVAGNSDEPÅ PÅ RINGÖN

SIDA 1/4

TITEL	Komplettering av tidigare genomförd riskutredning för spårvagnsdepå på Ringön
DATUM	15:e januari 2018
TILL	Christian Bruce
FRÅN	Viktor Sturegård
GRANSKAD	Christoffer Käck

1 Bakgrund

Göteborgs stadsbyggnadskontor arbetar med att ta fram en ny detaljplan för spårvagnsdepå med tillhörande spåranslutningar, personalutrymmen och verkstadsytor i anslutning till Kvillebangården på Ringön i Göteborg. I samband med detta genomförde COWI en kvantitativ riskanalys med avseende på transporter och hantering av farligt gods (COWI, 2013). Riskanalysen syftade till att utreda förutsättningar för etablering och vilka tekniska skyddsåtgärder som behövde vidtagas i detaljplan och byggskede för att kunna tillåta en spårvagnshall i anslutning till Kville bangård.

Efter att riskanalysen genomfördes förändrades förutsättningarna så att spårvagnshallen blev smalare och mindre till ytan. De nya förutsättningarna innebar att en serviceväg i den 10 meter breda zonen mellan spårvagnshallen och sydligaste trafikspår (spår 22) skulle samutnyttjas vilket innebar att det t.ex. var svårt att ha en barriär mellan spårvagnshallen och spår 22 eftersom vägen hamnade på fel sida om barriären för någon av aktörerna. För att utreda hur dessa förändringar påverkade den tidigare riskanalysen med avseende på barriär mot brandfarliga vätskor och barriär som skydd mot urspårning och hur detta kunde kombineras med spårvagnshallens yttervägg ombads COWI av Göteborgs stadsbyggnadskontor att genomföra en komplettering av den tidigare riskanalysen (COWI, 2014).

Efter att förutsättningarna förändrats ytterligare något ombads COWI att genomföra en ny riskanalys under 2016-2017. De ändrade förutsättningarna innebar att antalet parkeringsplatser inom området minskade från 800 till 150 stycken samt att personintensiteten för verksamheten inom depåområdet förändrades (COWI, 2017).

Stadsbyggnadskontoret har bett COWI att undersöka möjligheterna att återigen öka antalet parkeringsplatser på området till 800. I övrigt skall de förutsättningar som låg till grund för riskanalysen 2017 gälla.

2 Förutsättningar

Personintensiteten vid planerade parkeringsplatser (800 st) har baserats på följande antaganden, vilka även använts vid de tidigare kvantitativa riskanalyserna från 2013 och 2017:

- > Samtliga parkeringsplatser nyttjas dagtid (kl. 06-16) med 100% beläggning
- > 1,5 personer färdas per bil
- > Personer uppehåller sig i genomsnitt ca 10 minuter vid parkeringsplatsen

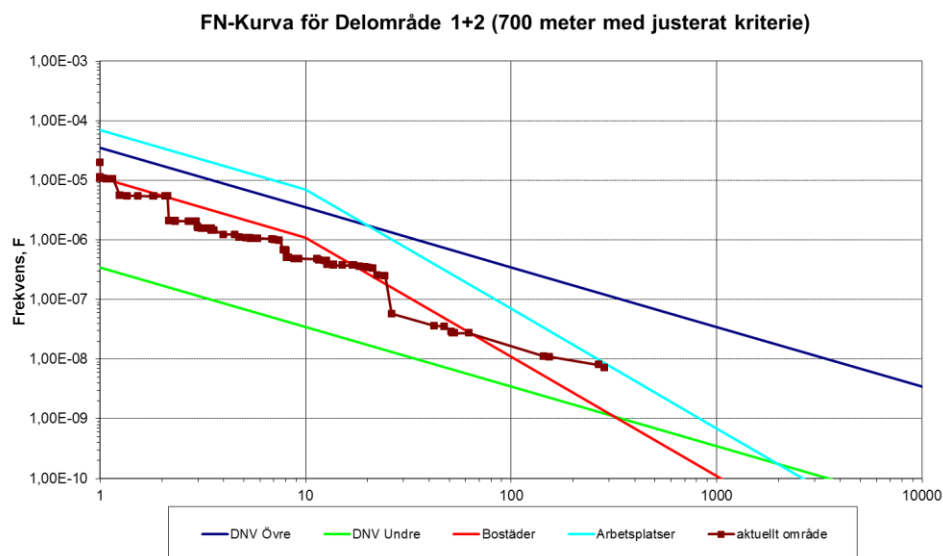
3 Bedömning

En ökning av antalet parkeringsplatser från 150 stycken till 800 stycken innebär en ökad personintensitet om 16 personer mellan kl. 06-16 utifrån de förutsättningar som beskrivs i avsnitt 2. Dessa ytterligare 16 personer skulle då vistas utomhus och på ett avstånd av ca 100-200 meter från Hamnbanan.

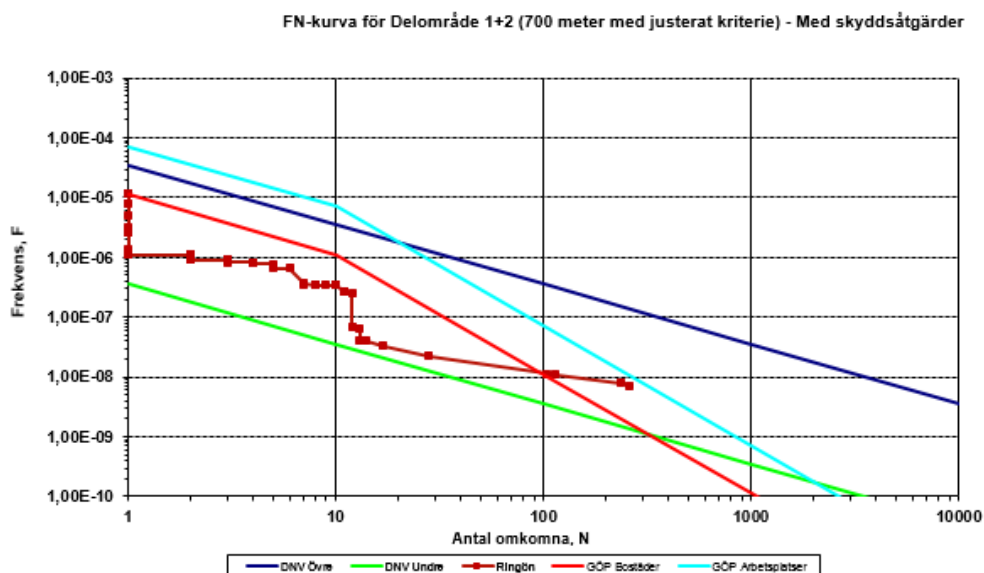
I Figur 1 visas den samlade samhällsrisk från den riskanalys som genomfördes 2013 och i Figur 2 visas den samlade samhällsrisk från den riskanalys som genomfördes 2017.

Beräkningen från 2013 tog hänsyn till 800 parkeringsplatser samt ett större antal personer inom depåns verksamhet än vad som antogs i beräkningen från 2017. I beräkningen från 2017 togs dock enbart hänsyn till 150 parkeringsplatser. Trots en ökning från 150 till 800 parkeringsplatser uppnås inte ett lika stort antal personer på området (depåns verksamhet och parkeringsplatser) som det antal som låg till grund för beräkningen från 2013.

Det förändrade antalet parkeringsplatser skulle därför innebära att samhällsrisk för det nya scenariot, dvs. förutsättningarna vid riskanalysen från 2017 fast med 800 parkeringsplatser, skulle öka något jämfört med den samhällsrisk som beräknades 2017, se Figur 2. Den skulle dock inte överskrida den samhällsrisk som beräknades 2013, se Figur 1.



Figur 1. Samlad samhällsrisk för delområde 1 och 2 (linje med punkter) i förhållande till föreslagna riskkriterier enligt DNV (grön och blå linje) samt Göteborgs översiktsplan, case 2. Kriterier justerade för att gälla 700 meter (COWI, 2013).



Figur 2. Samlad samhällsrisk, med hänsyn till rekommenderade skyddsåtgärder, för delområde 1 och 2 (punktad linje) i förhållande till föreslagna riskkriterier enligt DNV (grön och mörkblå linje) samt Göteborgs översiktsplan (turkos linje = verksamheter/kontor och röd linje = bostäder). Kriterierna är justerade för att gälla 700 meter (COWI, 2017).

4 Slutsats

Om antalet parkeringsplatser ökar till 800 stycken skulle samhällsriskerna öka jämfört med resultaten från den riskanalys som genomfördes 2017. Samhällsriskerna skulle dock inte överskrida resultaten från den riskanalys som genomfördes 2013 då övriga förändringar som påverkar personintensiteten fortsatt gäller. Den verkliga samhällsriskerna skulle alltså ligga någonstans mellan de två tidigare framräknade samhällsriskerna. Bägge dessa tidigare samhällsrisker (och därmed även den nya samhällsriskerna, dvs. förutsättningarna vid riskanalysen från 2017 fast med 800 parkeringsplatser) hamnar under kriteriet för arbetsplatser i Göteborgs översiktsplan och inom ALARP-området jämfört med DNV's kriterier. Baserat på detta bedömer COWI att en ökning till 800 parkeringsplatser är möjlig.

5 Referenser

COWI (2013), *Riskanalys för detaljplan för spårvagnshall vid Kvillebangården*

COWI (2014), *Kompletterande PM till riskanalys för detaljplan för spårvagnshall vid Kvillebangården*

COWI (2017), *Riskutredning farligt gods för spårvagnsdepå vid Ringön*