

Riskbedömning---

Planprogram för Kävlinge Östra centrum, Kv. Exporten 15 m.fl.

Bilaga: Riskbedömning

Malmö 2008-05-19

Planprogram för Kävlinge Östra centrum, Kv. Exporten 15 m.fl.

Bilaga Riskbedömning

Datum 2008-05-19
Uppdragsnummer 616808 26759
Utgåva/Status

PÅLSTAM YLVA
Uppdragsledare

Johan Meurling
Handläggare

Granskare
Ylva Pålstam

Ramböll Sverige AB
Isbergs gata 3
211 19 Malmö

Telefon 040-10 54 00
Fax 040-10 55 10
www.ramboll.se

Organisationsnummer 556133-0506

Innehållsförteckning

1.	Bakgrund och syfte	1
2.	Befintliga förhållanden i området	1
2.1	Swedish Meats anläggning och omgivning	1
2.2	Området kring järnvägsstationen.	1
2.3	Trafikering och farligt gods på järnvägen	2
3.	Järnvägens risker för omgivning och tredje man	3
4.	Riskhantering	3
5.	Planförslaget	4
6.	Väg 104	6
7.	Källor	6

Bilagor

1.

Planprogram för Kävlinge Östra centrum, Kv Exporten 15 m. fl. Bilaga: Riskbedömning

1. Bakgrund och syfte

Midroc Property Development AB har förvärvat Swedish Meats anläggningar i Kävlinge. Avsikten är att utveckla området med bostäder och lokaler. Utredningens syfte är att klarlägga de riskhänsyn som bör tas med hänsyn till områdets lokalisering intill Väst kustbanan och väg 104. Utredningen utgör ett av underlagen till planprogrammet.

Utredningen görs på uppdrag av Midroc Property Development AB med Magnus Skiöld som beställare. Inom Ramböll har Ylva Pålstam varit uppdragsledare och Johan Meurling handläggare.

2. Befintliga förhållanden i området

2.1 Swedish Meats anläggning och omgivning

Kvarteret Exporten 15 avgränsas i väster av dels Bangatan och dels av ca 10 äldre bostadshus och andra byggnader mot järnvägen. Vid Bangatan ligger tomtgränsen ca 50 meter från närmsta järnvägsspår. Kv Sandhammaren ligger öster om Kv Exporten.

Vid rondellen finns en bensinmack. Norr om Sandhammaren finns en livsmedelsindustri, Ellco Food.

2.2 Området kring järnvägsstationen.

I Kävlinge knyts Väst kustbanan och Godsstråket genom Skåne ihop. Delningen mellan banorna i norr är strax norr om Gryet och i söder vid Kävlingeån. Stationen byggdes om i samband med Väst kustbanans utbyggnad mellan Helsingborg och Kävlinge och blev klar 2001. Stationen omfattar fem spår med en sidoplattform i väster och två mellanplattformar. En planskild plattformsförbindelse med trappor och hiss ger en säker passage. Pågatåg och Öresundståg stannar idag i Kävlinge.

Den tekniska standarden på järnvägsanläggningen i Kävlinge är mycket hög och omfattar helsvetsat spår, betongslipers, datoriserade signalställverk och nybyggd kontaktledning och elkraftsförsörjning. Från säkerhetssynpunkt är järnvägsanläggningen i Kävlinge optimal.

2.3 Trafikering och farligt gods på järnvägen

Trafikeringen genom Kävlinge består dels av persontåg på Västkustbanan, persontåg Teckomatorp – Kävlinge – Lund, enstaka godståg på Västkustbanan mot Landskrona och alla godståg på Godsstråket genom Skåne. I framtiden när Hallandsåstunneln är klar kommer godståg från Göteborg som idag omleds via Markarydsbanan och Södra stambanan att flytta till Godsstråket genom Skåne vilket innebär en ökning av antalet godståg. I framtiden kommer också nya persontåg att trafikera Teckomatorp – Kävlinge – Lomma – Malmö vilket innebär ytterligare persontåg genom Kävlinge. Nedan visas dagens och en bedömning av den framtida trafikeringen med Banverkets prognos för 2020 som grund. Detta är en hög prognos, ytterligare godståg på sträckan Teckomatorp – Kävlinge – Arlööv är inte troligt ens på lång sikt. Samma prognos används för bullerberäkningar.

Trafikering, antal tåg per vardagsmedeldygn

- Idag 2008
 - 16 godståg,
 - 124 persontåg

- Prognos 2020 (hög) enligt BV
 - Ca 46 godståg,
 - Ca 230 persontåg

Godstågen som går genom Kävlinge idag innehåller farligt gods. Eftersom antalet godståg i framtiden kommer att öka kommer med all sannolikhet även mängden farligt gods som transporteras genom Kävlinge att öka. Dock skiftar mängden farligt gods i godstågen från tid till annan beroende på industriernas behov, transportupplägg och efterfrågan. Allmänt inom industrin pågår också en miljöanpassning vilket ofta innebär övergång från farliga produkter till mindre farliga produkter. Att industrins behov av transporter ökar i framtiden innebär därför inte med automatik att mängden farligt godstransporter ökar.

3. Järnvägens risker för omgivning och tredje man

Järnvägens risker är urspårning, sammanstötning och brand samt kombinationer av dessa. Vidare finns olyckrisker kopplade till elsäkerhet, spårspring och påkörning.

Urspårning

Urspårningsstatistiken visar att det övervägande antalet tåg hamnar inom ca 5 meter från spårmittpunkt enligt nedan:

Vid urspårning av persontåg hamnar:	
78%	0 – 1 meter från spårmittpunkt
18%	1 – 5 meter från spårmittpunkt
4%	5 – 25 meter från spårmittpunkt

Vid urspårning av godståg hamnar:	
70%	0 – 1 meter från spårmittpunkt
20%	1 – 5 meter från spårmittpunkt
7%	5 – 25 meter från spårmittpunkt
2%	längre än 25 meter från spårmittpunkt

Olycka med farligt gods har generellt mycket låg sannolikhet. De urspårningar som inträffat i Serige har inte lett till personskador men däremot till omfattande stillestånd och avbrottsskador.

Olyckor med farligt gods kan leda till brand, explosion och utsläpp med giftiga eller frätande ämnen. Beroende typ av olycka blir det dimensionerande avstånd från 20 – 150 - 320 meter.

4. Riskhantering

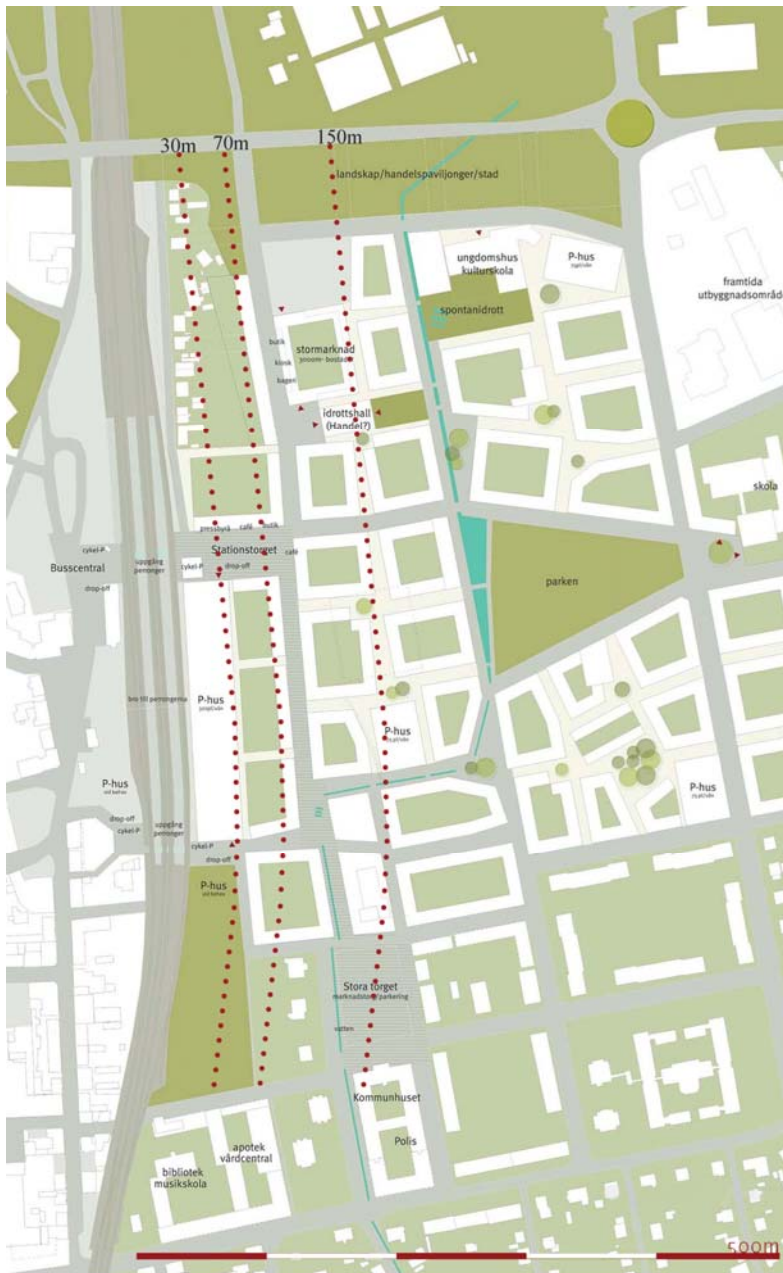
RIKTSAM har identifierat ett riskhanteringsavstånd på 150 meter från transportled av farligt gods. För järnvägar har en trafikering med 70 godståg per dygn varit utgångspunkten i RIKTSAM för identifiering av riskhanteringsavstånd. I Kävlinge kommer ca 46 godståg att gå vilket indikerar en lägre risknivå och längre riskhanteringsavstånd.

Markanvändning enligt RIKTSAM där vidare riskanalys inte behövs (avstånd från närmsta järnvägsspår):

Zon från järnvägen	Markanvändning
0 – 30 meters zon	T – trafik, P – parkering, N – friluft
30 – 70 meters zon	J – Industri, K – kontor, E – tekniska anläggningar, G – bilservice

5. Planförslaget

Planförslaget innebär att en helt ny bostadsbebyggelse utförs inom området med i huvudsak slutna bostadskvarter. Närmast järnvägen ligger p-hus och öppen mark. Där p-hus inte anläggs kommer en bullerskyddsskärm att utföras. Bostadskvarteren närmast järnvägen blir tre? våningar höga. I övrigt skiftar bebyggelsen mellan x och y våningar.



I skissen ovan har avstånden 30, 70 och 150 meter markerats. Från 30 meter och bortåt från järnvägen finns bostäder i planförslaget vilket indikerar att noggrannare analys behöver göras avseende riskhänsyn.

Genom den höga tekniska standarden på järnvägsanläggningen är alla möjliga säkerhetsåtgärder på järnvägen vidtagna.

P Hus och bullerplan/bullervall kommer att utgöra ett visst skydd vid bränder och utsläpp.

För bostäder bedöms det rimligt att vidta åtgärder på fasader och säkerställa utrymningsmöjligheter på skyddad sida. Med erfarenhet från andra liknande exempel görs bedömningen att bostäder mycket väl kan utföras inom en zon på ca 30 till 70 meter från järnvägen.

6. Väg 104

Väg 104 beräknas ha ett trafikflöde på ca 11.500 fordon varav 12% tunga fordon år 2020. På väg 104 förekommer farligt godstransporter i anslutning till väg 108. Planförslaget visar att verksamheter kommer att utföras närmast väg 104. Närmsta bostad hamnar då ca 40 – 50 meter från väg 104. Någon särskild riskhänsyn bedöms därför inte utföras för väg 104.

7. Källor

Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen, Länsstyrelsen i Skåne län 2007:06

Riskhantering i detaljplaneprocessen, Länsstyrelserna i Skåne län, Stockholms län, Västra Götalands län.

Banverket Basprognos 2020 hög, Lennart Lennefors Banverket

Sven Fredén, Banverket 2001.