



PM

Inre kustvägen Båstad kommun

Detaljplan

Objektnr: 106 516

**Komplettering till den detaljerade riskanalysen med
avseende på risker med farligt gods på järnvägen.
Båstad nya station.**

2012-11-01

Handläggare: Gisela Liss
Granskare: Anna Magnusson

 **Vectura**



Kompletterande PM till detaljerad riskanalys med avseende på risker med farligt gods på järnvägen. Båstad nya station.

Detaljplan Inre
kustvägen Båstad
Objekt nr 106 516

Innehållsförteckning

1 Inledning.....	3
1.1 Uppdrag och syfte.....	3
1.2 Planerad markanvändning i framtagen riskanalys daterad 2011-10-10	3
1.3 Förändringar sedan framtagen riskanalys.....	4
1.4 Riskhänsyn vid fysisk planering	5
2 Sammanfattning av resultatet i den detaljerade riskanalysen.....	6
3 De nya förändringarnas påverkan av den detaljerade riskanalysens resultat.....	8
4 Referenser	8



Kompletterande PM till detaljerad riskanalys med avseende på risker med farligt gods på järnvägen. Båstad nya station.

Detaljplan Inre
kustvägen Båstad
Objekt nr 106 516

1 Inledning

1.1 Uppdrag och syfte

På uppdrag av Båstad kommun upprättar Vectura Consulting AB en kompletterande PM till framtagna detaljerad riskanalys daterad 2011-10-10¹. Detta PM tas fram i syfte att utreda eventuell påverkan av de förändringarna som tillkommit efter att den detaljerade riskanalysen togs fram.

I detta PM kommer endast ett resonemang att föras utifrån hur förändringen påverkar resultatet i framtagna riskutredning och vidare de föreslagna riskreducerande åtgärderna. Inga nya riskberäkningar utförs, utan hänvisning och bedömning sker utifrån tidigare framtagna beräkningar.

1.2 Planerad markanvändning i framtagna riskanalys daterad 2011-10-10

När Hallandsåsen och den nya dragningen av Västkustbanan står klar 2015 planeras ett nytt stationshus och en ny stadsdel, Nya Hemmeslöv, planeras växa fram i anslutning till den nya stationen.

I utförd riskanalys har två områden, som är markerade i Figur 1, analyserats. Det smala området kallas här Kilen. Här har tidigare förutsatt att det endast är lämpligt att bebygga området med verksamheter men nu vill kommunen överväga om det är möjligt att bebygga området med bostäder. I det andra området är ett stationshus placerat parallellt med järnvägen. Här vill kommunen placera en supermarket, förutom vänthall, café och biljettförsäljning i markplan.

I de högre byggnaderna runt torget, 4-5 våningar, vill kommunen undersöka om det är möjligt att ha verksamheter i botten och bostäder från den 2:a våningen och uppåt.



Kompletterande PM till detaljerad riskanalys med avseende på risker med farligt gods på järnvägen. Båstad nya station.

Detaljplan Inre
kustvägen Båstad
Objekt nr 106 516



Figur 1: Översiktskarta över området som analyserats. Från Inre Kustvägen + Station, Revised Plans, 2011-06-08, Båstad kommun.

1.3 Förändringar sedan framtagna riskanalys

Det nya förslaget medger endast bostäder vid torget (se Figur 2) och inte inom hela området som tidigare planerades.

Söder om torget medges områden med följande verksamheter:

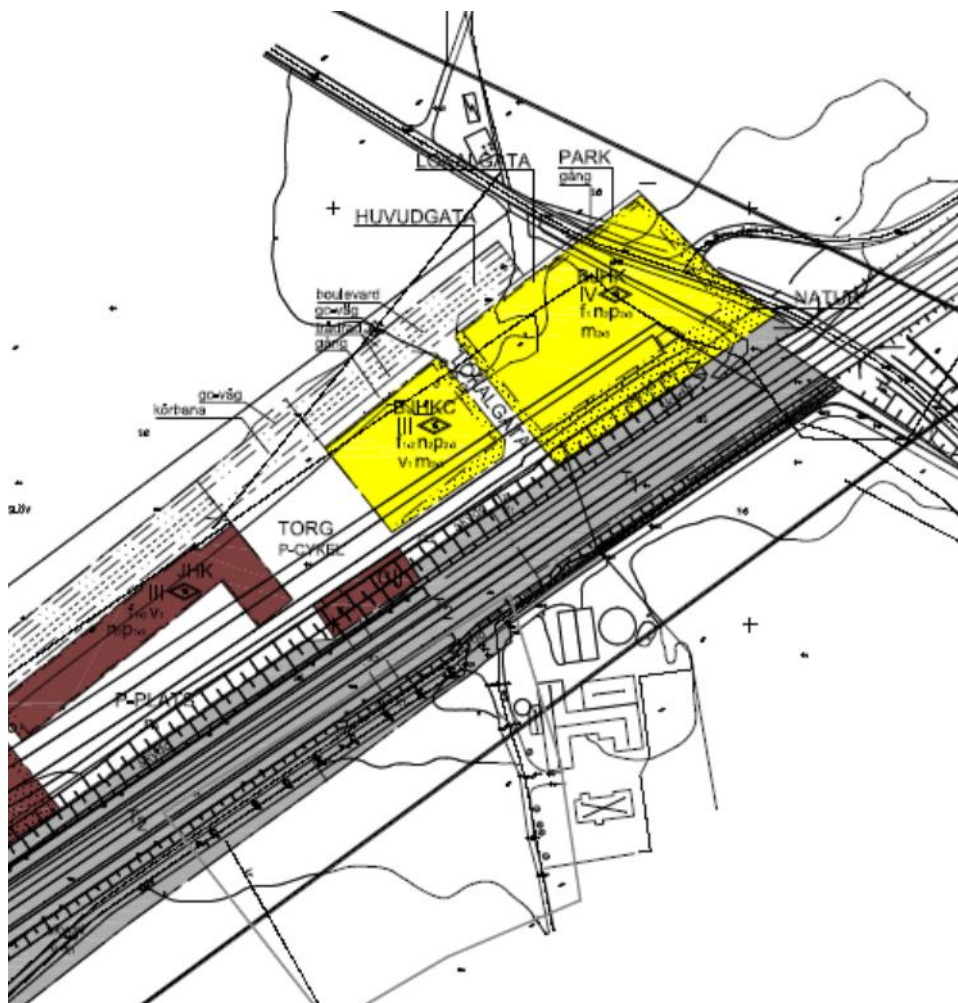
- Hantverk
- Småindustri
- Kontor och sällanköpshandel

Öster om torget mot järnvägen planeras ett område med centrumfunktioner och service (bl.a. handel, restaurang, stationsfunktioner).



Kompletterande PM till detaljerad riskanalys med avseende på risker med farligt gods på järnvägen. Båstad nya station.

Detaljplan Inre
kustvägen Båstad
Objekt nr 106 516



Figur 2. Planerad markanvändning vid Torget, där de gula områdena medger bostäder.

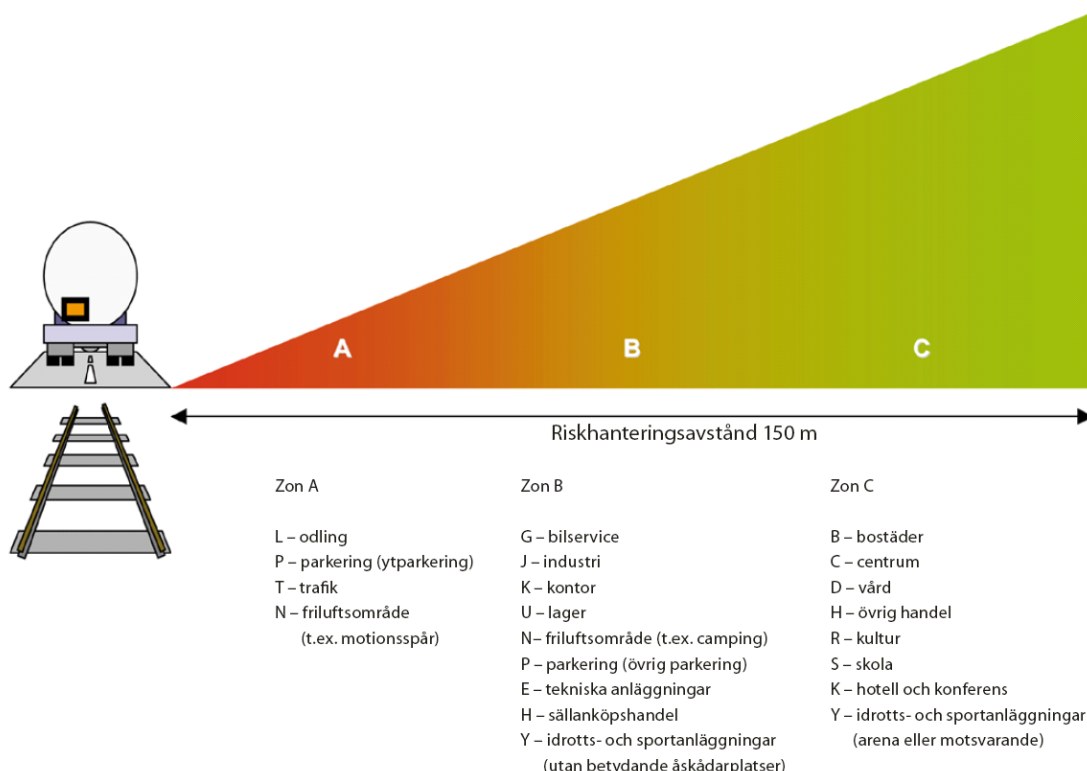
1.4 Riskhänsyn vid fysisk planering

Länsstyrelserna för Skåne, Stockholms och Västra Götalands län har tagit fram dokumentet *Riskhantering i detaljprocessen* (Länsstyrelserna Skåne, Stockholm och Västra Götaland, 2006)². I dokumentet anges att riskhanteringsprocessen ska beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 meters avstånd från en farligt godsled, se Figur 3. Vidare anges en zonindelning där zonerna representerar möjlig markanvändning för kvartersmark i förhållande till transportled för farligt gods. Zonerna har inga fasta gränser, utan riskbilden för det aktuella planområdet är avgörande för markanvändningens placering.



Kompletterande PM till detaljerad riskanalys med avseende på risker med farligt gods på järnvägen. Båstad nya station.

Detaljplan Inre
kustvägen Båstad
Objekt nr 106 516



Figur 3: Zonindelning för riskpolicyns riskhanteringsavstånd. Zonerna representerar möjlig markanvändning i förhållande till transportled för farligt gods – väg och järnväg. Zonerna har inga fasta gränser, utan riskbilden för det aktuella planområdet är avgörande för markanvändningens placering. En och samma markanvändning kan därigenom tillhöra olika zoner².

I "Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen – bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods, Skåne i utveckling 2007:06 (RIKTSAM)"³ föreslås skyddsavstånd baserade på skydd mot olyckor med farligt gods. Skyddsavstånden mäts från yttre räl. Om inte dessa skyddsavstånd kan erhållas bör en detaljerad riskanalys genomföras, vilket också har utförts.

2 Sammanfattning av resultatet i den detaljerade riskanalysen

Den detaljerade riskanalysen¹ resulterade i att risknivån för samhällsrisk är av det slag att åtgärder bör övervägas. Samhällsrisk utgör den risk som en riskkälla innebär för hela den omgivning som utsätts för den. Resultatet kan förklaras av att relativt många personer kommer att vistas i närheten av järnvägen, där transport med farligt gods sker. Individrisken bedömdes acceptabel. Individrisken anger hur stor risken är att någon (vem som helst) ska drabbas av en olycka och hur allvarliga konsekvenserna kan bli.



Kompletterande PM till detaljerad riskanalys med avseende på risker med farligt gods på järnvägen. Båstad nya station.

Detaljplan Inre
kustvägen Båstad
Objekt nr 106 516

I den detaljerade riskanalysen föreslås följande åtgärder för att nivån för samhällsrisk ska bli acceptabla:

- **Entré/ utrymning vänd från järnvägen (disposition av byggnad)**
Entrén för lokalerna i stationsbyggnaden bör vändas bort från järnvägen vilket är positivt för risknivån. Det innebär att utrymning kan ske bort från riskområdet och det kan minska risknivån för händelser där tid för utrymning är möjlig. Entrén från perrongen in i stationsbyggnaden bör ha en tydlig kontakt med utgången mot torget så att man lätt kan fortsätta ut mot torget vid utrymning från perrongen. Utrymning är möjligt att hinna genomföra för scenarierna med gaser, brand och för scenerier med utsläpp av giftiga ämnen och frätande ämnen. För scenariot med explosiva ämnen samt om en BLEVE (Boiling Liquide Expanding Vapour Explosion) uppstår direkt vid olyckan hinner inte utrymning ske.

Detta gäller även för byggnaderna vid Kilen. De byggnaderna har dock ett visst skydd i form av bullervall/plank men här bör man även ta hänsyn till eventuella risker från vägen på andra sidan om planområdet vid valet av placering av entréer.
- **Avstängningsbar ventilation**
Byggnaderna bör förses med avstängningsbar ventilation med centralt placerad avstängning vilket har effekt på scenerier med utsläpp av giftiga gaser.
- **Friskluftsintag**
När det gäller placering av friskluftsintag gäller principen att de inte bör placeras mot riskkällan (vägen/järnvägen) för att minska inträngning av gaser i byggnaden. Här får man titta specifikt på respektive hus och värdera var de lämpligast placeras då man även har vägen att ta hänsyn till i t.ex. Kilen. För stationsbyggnaden bör de placeras bort från järnvägen.
- **Brandskyddad fasad**
Fasad mot järnvägen bör förses med brandskyddad fasad. Särskilt viktigt är detta för stationsbyggnaden som ligger nära järnvägen. Även bebyggelse mot vägen bör förses med brandskyddad fasad, om farligt gods kan komma att transporteras på vägen.
- **Fönster**
Supermarketen bör inte förses med fönsterytor mot järnvägen som kan splittras vid en explosion på järnvägen.
- **Balkonger**
Eventuella balkonger bör i möjligaste mån placeras från riskkällor vilket kan bli svårt för t.ex. byggnader i Kilen. För byggnaderna runt torget kan de placeras mot torget och skyddas då i viss mån av byggnaden i sig och av stationsbyggnaden.



3 De nya förändringarnas påverkan av den detaljerade riskanalysens resultat

De faktorer som har störst påverkan på nivån för samhällsrisk är främst **antalet** individer som kan påverkas av riskkällan, samt **mängd och typ** av farligt gods som transporteras på järnvägen (riskkällan). För individrisk är det enbart mängd och typ av farligt gods som främst påverkar risknivån.

De nya förändringarna med mer kontor och färre bostäder medför troligtvis att något färre antal personer kommer att vistas i området. Dock är antalet personer som tros komma att vistas i området grovt uppskattad i den detaljerade riskanalysen¹. Med anledning av ovanstående bedöms därför uppskattade antal personer, som tros komma att vistas i området i den detaljerade riskanalysen¹, som tillförlitliga även med de nya förändringarna.

Sammantaget bedöms inga större förändringar av antalet individer som kommer att utsättas för riskkällan (transporter med farligt gods på järnvägen). Inte heller några större framtida förändringar hos riskkällan (t.ex. gällande mängd och slag av farligt gods) förväntas, sedan den detaljerade riskanalysen togs fram. Resultatet och de föreslagna riskreducerande åtgärderna (se kap 2) för att uppnå acceptabel risknivå i den detaljerade riskanalysen¹ bedöms därför fortsättningsvis även kunna gälla.

4 Referenser

¹ Riskanalys Inre kustvägen Detaljplan Båstad kommun, Detaljerad riskanalys med avseende på risker med farligt gods på järnvägen, Båstad nya station, Vectura, 2011-10-10

² Riskhantering i detaljplaneprocessen, riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods. Länsstyrelserna Skåne län, Stockholms län, Västra Götalands län, september 2006.

³ Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplanering – Bebyggelseplanering intill väg och järnvägar med transport av farligt gods, RIKTSAM, Länsstyrelsen i Skåne län (LS S), 2007