Trelleborgs Hamn AB
Att: Birgitta Lindersköld

Kävlinge 2015-03-17

PM

Riskbedömning av nytt Läge (14) i Trelleborgs hamn

I samband med utbyggnaden av Trelleborgs hamn inom ramen för Vision 2010 gjordes en omfattande riskanalys[1] avseende hantering av farligt gods i Trelleborgs hamn. I riskanalysen redovisades risknivåer och påverkan på intilliggande bebyggelse. För att förbättra logistiken i hamnen planeras nu för en flytt av handelskajen till ett nytt Läge (14). Detta PM belyser hur denna ändring påverkar resultatet av den tidigare riskanalysen.

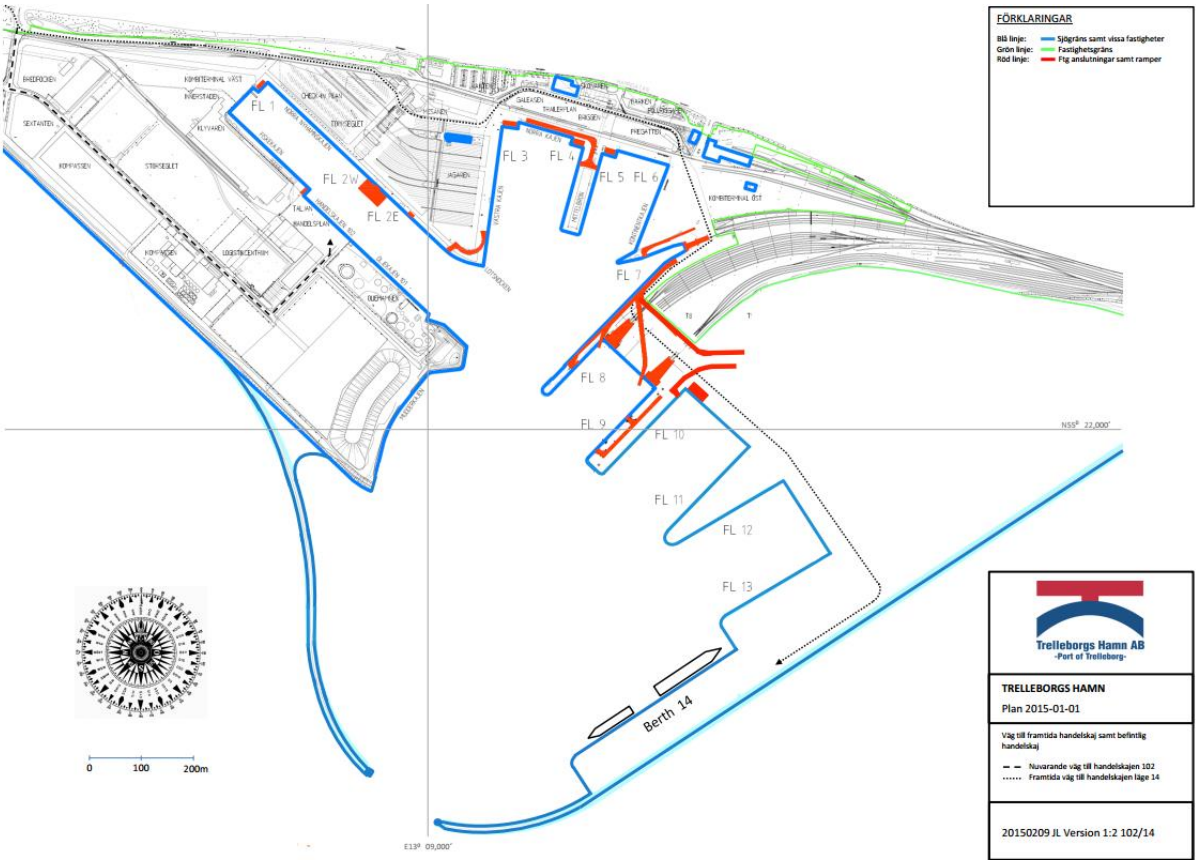
Bakgrund

Den tidigare riskanalysen visar att risknivåerna i hamnområdet med undantag för den östra kombiterminalen och bangården är tillräcklig små för att inte föranleda särskild säkerhetshöjande åtgärder. Konkret innebär det att individrisknivån understiger 10^{-7} per år, vilket är den nivå då risker anses vara små. Slutsatserna gäller för en hantering av 17 miljoner ton gods (13,3 på lastbil och 3,7 på tåg). Den huvudsakliga anledningen till att risknivån är så pass låg är att frekvensen för olycka är mycket liten, vilket i sin tur beror på låga hastigheter och en trafiksäker utformning av hamnområdet.

Flytt av handelskajen till nytt Läge 14

Handelskajen nås för närvarade via Strandriddaregatan, vilket innebär att trafik till och från Handelskajen inte passerar THAB:s gate. En flytt till ett nytt Läge 14 skulle innebära att trafiken till Handelskajen kommer gå samma transportväg som huvuddelen av trafiken till hamnens olika lägen, vilket förenklar och effektiviserar logistikflödet. I Figur 1 visas Handelskajens nuvarande läge och placeringen av det nya läget. Handelskajen hanterar 100-120 fartygsankomster per år vilket i huvudsak rör sig om spannmålshantering. Antal lastbilar uppskattas till c:a 1 500 per år.

[1] Trelleborgs Hamn AB - riskanalys inför miljöprövningen av vision 2010, upprättad av Wuz risk consultancy AB, daterad 2007-08-21.



Figur 1 **Handelskajens nuvarande placering och tänkt placering vid nytt Läge 14.**

Den tidigare riskanalysen utgår från en godsmängd på 13,3 miljoner ton, vilka transporteras med lastbil i hamnområdet. Tillskottet till följd av flytten av Handelskajen till Läge 14 skulle innebära ytterligare c:a 30 000 ton, vilket utgör en försumbar del (0,2 %) av dem totala mängden. Risknivån är direkt proportionell mot antal transporter och skulle således endast öka med samma storleksordning (0,2 %), vilket även det kan beaktas som försumbart.

Slutsats

En flytt av Handelskajen till nytt Läge 14 innebär ingen märkbar förändring av riskbilden i hamnen. I förhållande till den totala godsmängden utgör transporter till Handelskajen en försumbar del (c:a 0,2 %). Risknivån till följd av lastbilstransport i hamnområdet förändras inte av flytten. Den är, precis som tidigare, så låg att den inte kräver några särskilda säkerhetshöjande åtgärder. Därutöver påverkas sjösäkerheten positivt då antalet fartygsrörelser i den inre delen av hamnen minskar. Läge 14 kommer inte påverka sjösäkerheten för befintliga Läge 13 negativt då tänkt placering ligger c:a 50 m sydost om Läge 13:s fenderlinje.

Med vänliga hälsningar

Fredrik Nystedt
Wuz risk consultancy AB