

Industrins intresse för säkerhet har ökat inom flera områden, t ex data, kommunikation och process/tillverkning. Riskmedvetandet har också ökat när det gäller svåra olyckor. Orsaken till detta kan sökas bland flera olika faktorer, bl a ett ökat intresse för dessa frågor från samhällets sida. Från kommunerna och den kommunala räddningstjänstens sida har ofta uttalats behov av att kunna göra riskbedömningar när det gäller transporter av farligt gods.

Syftet är att undersöka vad som idag finns tillgängligt ifråga om kunskaper och metoder när det gäller att uppskatta riskerna vid transporter och då främst transporter av farligt gods. Detta sker främst genom en litteraturgenomgång avseende riskuppskattning och då speciellt sådan gällande farligt godstransporter. Studien är av explorativ karaktär och avsikten är inte att ta fram en metod för riskanalys av rörliga objekt.

Det finns flera skillnader mellan rörliga och stationära objekt som bör beaktas i risksammanhang. Två av dessa är transporterens utbredning i tid och rum. Den rumsliga och tidsmässiga dynamiken försvårar såväl sannolikhetsskattning som bestämning av konsekvenser (framför allt bestämningen av förutsättningarna för konsekvensberäkningarna).

Det finns i litteraturen ett antal metoder redovisade, som rör riskanalys av transporter. Dessa analyser har olika utgångspunkter och olika syften, varför de varierar en hel del såväl till omfång (djup) som till använd metodik. En del tar inte speciell hänsyn till att det handlar om rörliga objekt medan andra tar hänsyn till att det rör sig om farkoster i så måtto att de har med sådana parametrar som hastigheter och trafikmiljö i övrigt i analysen.

Andra åter har med sådana parametrar som bedöms relevanta för jämförelse, antingen mellan olika transportsätt eller olika transportleder. Till sist finns också exempel på kvantifierade analyser, vars resultat skall kunna användas vid bedömning av risker totalt. Noggrannheten får dock betraktas som otillfredsställande. Kvantifieringen bygger ofta på bristfälligt statistiskt material, vilket också ofta påpekas i rapporterna.

En samlad och ingående studie för att reda ut problemet saknas. En sådan studie, som har som syfte att lägga grunden för en riskanalysmetod för rörliga objekt, måste dessutom ha en tvärvetenskaplig karaktär (beteendevetare, tekniker, statistiker, biologer mm), vilket kan vara ett problem i sig. Några metoder, som kan jämföras med de som finns för fasta anläggningar när det gäller precision och allmän acceptans, har inte utkristalliserat sig.

En mer indirekt bestämning av risken/sannolikheten genom att bryta ner problemet i tre delområden: operatör, fordon och omgivning förefaller vara en framkomlig väg. Litteraturgenomgången ger en antydning om att mycket få (om ens någon) av de undersökningar, som gjorts inom områdena operatör och omgivning, har haft sådant syfte och utrett sambanden på sådant sätt, att de direkt kan användas vid en riskanalys.

Med den kunskap som finns inom respektive område borde emellertid de samband, som är av intresse vid riskanalys, kunna belysas på ett tillfredsställande sätt. Detta kräver dock att ett fastläggande av vad som är av intresse för riskanalysen och på vilket sätt det skall användas.