



→ Länsstyrelsen  
Göteborgs och Bohus län  
Planenheten  
403 40 GÖTEBORG

## Norra Älvstranden - översiktsplan för del av Hisingen

Med anledning av rubricerad remiss får Räddningsverket anföra följande.

Transportleder där stora mängder farligt gods fraktas utgör en risk i samhället, särskilt då dessa går igenom eller nära tätbefolkade områden. Varken för järnväg eller kustnära farleder finns idag några regler om skyddszoner oavsett vad som transporteras. Hänsyn till risksituationen bör tas i varje enskilt fall i samband med samhällsbyggandet.

På järnvägen igenom planområdets nordvästra del, transporteras stora mängder farligt gods. Godset transporteras från hamnområdena och industrierna längre väster ut, och vidare ut över landet. Söder om planområdet gränsar Göta Älv där transporter av farligt gods också sker på fartyg.

Under arbetet med översiktsplanen för Norra Älvstranden har två riskanalyser, fas 1 och fas 2 gjorts beträffande transporter av farligt gods på industri- och hamnspåret. Räddningsverket ser detta som positivt och förutsätter att analyserna kommer att ligga till grund för det fortsatta arbetet. Någon motsvarande analys avseende fartygs transporter på Göta Älv har såvitt Räddningsverket känner till inte gjorts.

För att få fram ett jämförelsetal har i riskanalysen tagits fram en referensnivå relaterad till olyckor vid olja-gashantering i Göteborg. Referensnivån anger medelolycksrisken i Göteborg. Denna nivå ligger något över den nivå som internationellt definierats som maximal "accepterad risk". Risknivån i Göteborg ligger alltså med internationella mått sett högt beroende på den stora mängd farligt gods som hanteras och transporteras i kommunen. Risknivån i området närmast järnvägen är högre än referensnivån för hela Göteborg, även

i det fall säkerhetshöjande åtgärder enligt översiktsplanen vidtagits på järnvägen. En rimlig ambition är, enligt den genom kommunen genomförda riskanalysen, att inte öka riskerna jämfört med övriga risker. Räddningsverket anser emellertid att det inte finns någon generellt acceptabel risknivå. Ambitionen måste alltid vara att minska riskerna i samhället. Åtgärder för att minska riskerna måste bedömas från fall till fall och på lokal nivå med avseende på riskobjekt och skadeobjekt. I den fysiska planeringen, och vid dimensionering av räddningstjänstens resurser, är det väsentligt att så långt möjligt beakta dessa frågor och därmed eftersträva ett säkrare samhälle.

Brandfarlig kondenserad gas (t ex gasol) kan vid okontrollerade utsläpp medföra svåra konsekvenser på människor och egendom i närheten av olycksplatsen. En olycka med t ex gasol kan, i det värsta fallet, medföra 3:e gradens brännskada på människor utomhus på upp till flera hundra meter från olycksplatsen, samt många dödade. Närliggande byggnader kan även antändas och skadas av den tryckvåg som uppstår vid antändning av gasmoln.

Olyckor där gasmoln av giftig kondenserad gas kommit lös kan också ge mycket svåra konsekvenser för människor i området. Hur stort område ett gasmoln kan beröra beror bl a på utsläppets källstyrka, terrängformationer, bebyggelse och meteorologiska förhållanden. Enligt gjorda beräkningsmodeller kan ett område med en radie av flera hundra meter beröras, vilket också påvisats av inträffade olyckor utomlands.

På många platser i landet finns områden med många människor i nära anslutning till transportleder för farligt gods. Detta faktum är dock ingen orsak till att även i fortsättningen utöka antalet sådana platser. Leder där stora mängder farligt gods transporteras bör enligt Räddningsverkets mening i möjligaste mån förläggas på säkert avstånd utanför tätbebyggda områden. Beträffande landsvägstransporter har Räddningsverket påbörjat ett arbete i denna riktning genom projektet "Vägvalsstyrning vid transporter av farligt gods". Ett likartat synsätt bör tillämpas även beträffande järnvägstransporter.

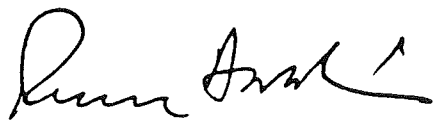
Räddningsverket anser mot bakgrund av de genomförda riskanalyserna över Norra älvstranden att riskerna med farligt godstransporter genom området är för höga. Det sätt på vilket risknivån bör sänkas anges och beslutas av kommunen. Ett beslut om skyddsåtgärder bör enligt Räddningsverkets mening fattas i samband med att översiktsplanen antages.

Om kommunen beslutar att farligt godstransporterna på järnvägen skall bibehållas är det angeläget att ett tillräckligt skyddsavstånd inrättas. Kommunala räddningstjänsten anser, med stöd av utförda riskanalyser, att ett skyddsavstånd på minst 200 meter på båda sidor om spårmitt erfordras utefter järnvägens sträckning genom området. Räddningsverket delar räddningstjänstens uppfattning. Kan man finna andra åtgärder med samma skyddseffekt bör dock skyddsavståndet kunna minskas. En riskanalys av farligt godstransporter på fartyg saknas men bör göras för att få en helhetsbild av riskerna med byggandet av bostäder på Norra Älvstranden.

Räddningsverket anser att hänsyn i planeringen även skall tas till riskerna i krigssamhället. Pölsebobangården och järnvägen är en viktig transportled och kan därför vara attraktivt mål för en angripare i krig. Räddningsverket har på regeringens uppdrag genomfört en studie beträffande befolkningens behov av skydd i krig. Enligt denna studie har verket bedömt riskzonen runt en rangerbangård till en area med radien 800 meter från bangårdens ytterkant. Denna riskzon kommer att beröra stora delar av planområdets sydvästra del. Från beredskapssynpunkt är det väsentligt att skydda befolkningen i kris och krig. Detta kan ske antingen genom tillräckliga skyddsavstånd till sådana tänkbara fiendemål eller genom byggande av skyddsrum.

Räddningsverket har i detta ärende haft samråd med Sprängämnesinspektionen.

#### BEFOLKNINGSSKYDDSAVDELNINGEN



Rune Dahlén



Christer Strömberg

#### Kopia för kännedom

Lsty Malmöhus län  
Lsty Kalmar län  
Sprängämnesinspektionen  
ÖCB