



## Remiss: Stockholm-Sundsvall, delen Uppsala-Sundsvall (OKB), utrustning för snabbtåg

Räddningsverket har beretts tillfälle att lämna yttrande över rubricerad remiss.

Räddningsverket har, enligt sin instruktion, bland annat att bevaka riskutvecklingen i samhället och verka för att åtgärder vidtas för befolkningens skydd och för att förebygga olyckor.

Olyckor i samband med tågtrafik kan få svåra konsekvenser för människor och för egendom i järnvägens närhet. En järnvägsolycka får inte innebära att olyckan i onödan förvärras genom att skador uppstår på anläggningar utanför spårområdet. Sådana skador kan orsakas av last som kommit lös, börjar brinna eller på annat sätt är skadlig. Därtill kommer mekaniska skador från järnvägsagnar eller delar därav, som vid urspårning kan komma utanför spårområdet. Byggnader, stolpar, träd etc kan bli skadade och även ge upphov till skador på längre bort belägna objekt.

För att vid tågurspårning, olycka med farligt gods eller annan olycka skydda människor och egendom inom järnvägens närområde finns behov av ett fritt område av viss bredd, på båda sidor om järnvägsspåren. Inom denna zon, skyddszon, bör inte byggnader eller anläggningar där många människor vistas, vara lokaliserade.

Följande faktorer är av betydelse vid bedömningen av skyddszonens bredd:

1. Tågens hastighet på aktuell bansträcka.
2. Geometriska förhållanden mellan banvall och angränsande markområde.
3. Området som vid en järnvägsolycka kan bli berört av från järnvägen utkastade föremål.

#### 4. Tillgängligheten vid olycksplatsen. Dvs ett tillräckligt stort, fritt område för räddningsinsats.

Absoluta mått på skyddszonen kan vara vilseledande, och finns heller inte i dag. Avståndet mellan järnväg och omgivande objekt får bedömas med utgångspunkt från ovanstående samt det gods som transporteras på järnvägen. I de fall en skyddszon av olika orsaker inte kan tillämpas fullt ut bör andra lösningar med motsvarande skyddseffekt tillskapas. Sådana lösningar kan vara ett fysiskt skydd som vall eller dylikt.

Olyckor med farligt gods, som t ex komprimerade giftiga och brandfarliga gaser, kan ge upphov till skador på långt avstånd från järnvägen. Olyckor på avsnitt där järnvägen går genom tätbebyggda områden kan då medföra allvarliga konsekvenser för befolkningen. Transport av farligt gods är i dag en nödvändighet för landets industri och måste därför kunna fortgå. Säkerheten omkring transporterna måste därför vara så hög som möjligt. Förläggningen av järnväg för transport av farligt gods genom persontäta avsnitt kan av denna anledning ifrågasättas. Att generellt ändra järnvägens sträckningar får idag anses som en omöjlighet, men kan för vissa avsnitt vara den enda möjliga lösningen för att uppnå acceptabel skyddsnivå.

När spårgeometriska eller andra förändringar är aktuella måste åtgärder, som förbättrar och höjer säkerheten omkring järnvägen, vidtagas. Det är angeläget, att en riskanalys genomförs, som kan ligga till grund för beslut angående skyddszoner, acceptabla tåghastigheter, spårförläggningar utanför centrumbebyggelse mm. Analysen skall ge svar på sannolikheten för en olycka, konsekvenserna för människor, egendom och miljö samt föreslå eller ge exempel på skydds- och säkerhetsåtgärder. I det remitterade materialet saknas riskanalys eller hänvisning till någon sådan.

När nu snabbare tåg introduceras i Sverige förstärks, enligt Räddningsverkets mening, behovet av en skyddszon närmast järnvägen likaså behovet av spårändringar. Liksom på landsväg medför ökade hastigheter även på järnväg svårare konsekvenser vid en olycka.

Vid spårgeometriska förändringar på de nu aktuella bandelarna bör ovanstående synpunkter beaktas.

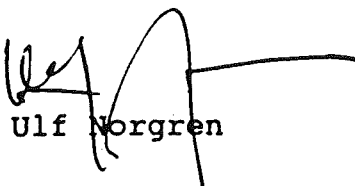
Av dessa anledningar ser Räddningsverket med tillfredsställelse spårömläggningen vid Skutskär, som

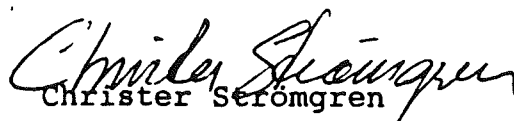
medför att järnvägen delvis läggs utanför centrumbebyggelsen.

Det är i första hand kommunen som har att bevaka dessa intressen i sin fysiska planering där också räddningstjänstaspekter måste beaktas. Räddningsverket ser det därför som mycket angeläget att Banverket samråder med berörda kommuner.

I samhällsbyggandet bör även hänsyn tas till beredskapsaspekter. Det är därför väsentligt att knutpunkter, broar och andra anläggningar som kan utgöra fiendemål förläggs på ett tillräckligt långt avstånd från bostäder och andra platser där många människor vistas. Riskzonen runt sådana mål har en radie av minst 200 meter. Genom tillräckliga skyddsavstånd kan byggandet av skyddsrum för befolkningen minimeras.

**BEFOLKNINGSSKYDDSAVDELNINGEN**  
Förebyggande åtgärder mot brand

  
Ulf Norgren

  
Christer Serömngren