

HANDLAGGARE  
**Christer Strömberg**  
PROJEKT BETECKNING

DATUM  
1990-02-05  
ERT DATUM  
1989-11-14

DOSSÉ/DIARIENR  
B519-2749/89  
ER BETECKNING  
RS 2635/89

→ Kommunikationsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

## Remiss: Säkerhet vid järnväg, tunnelbana och spår- väg, mm.

Med anledning av rubricerade remiss får Räddnings-  
verket meddela följande.

I flera nu gällande regelsystem talas om männis-  
kors hälsa och säkerhet. Regelsystem som direkt  
berör järnvägar är t ex:

- plan- och bygglagstiftningen, både i planfrågor  
och direkta bygglovsfrågor exempelvis tunnlar,  
stationsbyggnader mm,
- lagstiftningen om landtransport av farligt gods  
där Räddningsverket är transportmyndighet,
- räddningstjänstlagstiftningen där statliga myn-  
digheter åläggs att samarbeta, där kommuner åläggs  
att främja olycks- och skadeförebyggande verksam-  
het och där ägare och innehavare av byggnad eller  
anläggning åläggs hålla utrustning för livräddning  
vid brand eller annan olyckshändelse samt att  
förebygga brand och skador till följd av brand.

Trots samhällets ambition att minska olycksrisker,  
bland annat nu genom järnvägssäkerhetslagen, kan  
man inte räkna med att helt eliminera olyckor. Det  
är därför viktigt att spåranläggningar, fordon,  
signalsystem mm utformas, anordnas och organiseras  
på ett sådant sätt att skador på grund av olyckor  
minimeras. Det är också angeläget att åtgärderna  
främjar effektiva räddningstjänstinsatser.

Räddningsverket anser det därför nödvändigt att  
Banverket, Järnvägsinspektionen och trafikutövare  
(SJ m fl) samråder med den kommunala räddnings-  
tjänsten resp Räddningsverket i dessa frågor för  
att också räddningstjänsthänsyn skall få genomslag  
i järnvägssäkerhetsarbetet.

Räddningsverket har uppfattningen att det i förarbetet till lagen inte tillräckligt klart poängterats vikten av nedanstående säkerhetsaspekter samt räddningstjänsthänsyn. Därför föreslår verket att följande synpunkter inarbetas i lagstiftningen eller i föreskrifter som ges ut med stöd av lagen.

I anslutning till 5 § järnvägssäkerhetslagen, och även till 7, 10 och 12 §§ förordningen, bör erinras om de säkerhetsbestämmelser som finns i lagen (1982:821) om transport av farligt gods. I lagstiftningen om transport av farligt gods finns också bemyndiganden för transportmyndigheten att utfärda särskilda föreskrifter för sådana transporter. För järnvägstransporter av farligt gods är Räddningsverket transportmyndighet.

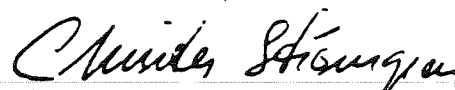
Beträffande de föreskrifter Banverket meddelar enligt 10 och 12 §§ förordningen och som berör Räddningsverkets ansvarsområde bör samråd ske med Räddningsverket. Exempel på områden kan vara brandskydd i personfordon, nödutrymning från och räddningstjänstingripanden i fordon och inom spårområde inkluderande rangerbangårdar, tunnlar, broar, stationer o dyl. Räddningsverket anser vidare att någon form av återkommande besiktning av fordonen är motiverad, både beträffande person- och godsfordon.

Enligt 18 § järnvägssäkerhetslagen skall banverket före godkännande av spåranläggning eller fordon kontrollera och prova ingående materiel. Räddningsverket anser att personfordonens inredningsmaterial bör uppfylla vissa lägsta brandskydds-krav. Med inredningsmaterial avser Räddningsverket såväl beklädnad på inre vägg- och takytor som säten och övrig inredning.

I utkastet till "Förordning om säkerheten vid järnväg, tunnelbana och spårväg" hänvisas i några paragrafer till 3:e och 4:e kapitlet järnvägssäkerhetslagen (1990:000). Någon kapitelindelning finns inte i förslaget till järnvägssäkerhetslagen.

STATENS RÄDDNINGSVRK

  
Lennart Myhlback

  
Christer Strömberg



HJÄLN ALVARE  
CHRISTER Strömberg  
PHI I B I B S TECKNING

DATUM  
1990-03-30

ERT DATUM  
1989-12-07

DOBSE/DIAREN  
B519-2984/89

ER BETECKNING  
RS 2818/89

- Kommunikationsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

## Remiss: Markanvändning för järnväg (Ds 1989:69)

Räddningsverket har anmodats avge yttrande över  
rubricerad remiss.

Enligt de trafikpolitiska riktlinjerna inför 90-  
talet skall en ökad satsning ske på järnvägen.  
Snabbtåg beräknas införas vilket medför att be-  
fintliga järnvägar rustas upp och nya spårsträck-  
ningar kan komma att byggas. De nya snabbtågen  
ställer högre säkerhetsmässiga krav på järnvägen  
men medför också restriktioner utanför spår-  
området. Räddningsverket ser därför positivt på  
lagen om markanvändning för järnväg. I lagen bör  
då också säkerheten utefter järnvägen regleras.

Räddningsverket ser det, i detta sammanhang, som  
viktigt med ett samrådsförfarande mellan olika  
intressenter såsom kommunen (inklusive räddnings-  
tjänsten), länsstyrelsen och andra verk eller  
myndigheter där också Räddningsverket är villig  
att medverka.

## Kommentarer till lagförslaget

### 1 kap. 4 §

Till paragrafen bör fogas att hänsyn även skall  
tas till säkerheten utefter järnvägen, dvs utanför  
spårområdet. De säkerhetszoner som omnämns i 1  
kap. 2 § samt stadgas i 5 kap. 3 - 5 §§ synes  
syfta på säkerheten för järnvägens drift. Verket  
ser det som nödvändigt att säkerhetshänsyn tas  
även till järnvägens närområde.

En säkerhetszon mellan spårområdet och byggnader  
eller anläggningar bör därvid inrättas som syftar  
till att minska konsekvenserna för liv och egendom  
vid järnvägsolycka. En olycka på järnvägen bör

inte förvärrs genom att byggnader och dylikt ligger för nära spåren. Det är också väsentligt att människor och egendom i järnvägens närhet inte utsätts för skador på grund av olyckor på järnvägen. Vid en järnvägsolycka kan skador orsakas av last som börjar brinna, farligt gods som kommer lös eller andra skador. Vagnar eller vagnsdelar kan också kastas ut utanför spårområdet. Detta kan bli än mer påtagligt i samband med att hastigheten för gods- och persontåg höjs. Det är också nödvändigt att ett tillräckligt brett verkansutrymme finns för räddningstjänsten i samband med en räddningsinsats.

Verket vill också påminna om räddningstjänstlagstiftningens samt plan- och bygglagstiftningens intentioner om att förebygga olyckor samt hänsynen till hälsa och säkerhet.

## **2 kap. 5 §**

I 5:e § andra stycket bör tilläggas att arbetsplanen skall innehålla en riskanalys för de avsnitt utefter järnvägen där det bedöms vara nödvändigt. I konsekvens med detta bör också sista stycket i paragrafen ändras till följande lydelse: Risk- och miljökonsekvensbeskrivningen skall innehålla en redovisning av de väntade skade- och miljöeffekterna samt... .

## **6 § först stycket.**

Enligt Räddningsverkets syn skall samråd alltid ske även med berörd räddningstjänst. Vid brand, farligt godsolycka eller annan olycka i tunnlar eller på långa broar kan en värre skadebild uppstå. Räddningstjänsten ställs då inför speciella problem vid en räddningsinsats. Det är därför mycket väsentligt att räddningstjänstaspekter vägs in redan i ett tidigt stadium.

## Övriga synpunkter

### **Avsnitt 2. Gällande bestämmelser**

Räddningsverket vill påpeka att det i plan och bygglagstiftningen även talas om att hänsyn skall tas till människors hälsa och säkerhet.

### **Avsnitt 3. En ny reglering - allmänna överväganden**

Under avsnitt 3.2 Samhällsplanering och miljö, skrivs om skyldigheten att upprätta miljökonsekvensbeskrivning. Räddningsverket anser att även risk- och säkerhetstänkandet för järnvägens omgivning måste uppmärksammas här.

I och med att snabbtåg införs både beträffande gods- och persontåg ökar skaderisken för järnvägens närområde. Hänsyn till detta måste tas vid upprättandet av kommunens fysiska planer men också vid lokalisering av nya spårsträckningar.

STATENS RÄDDNINGSVÄRK

*Lennart Myhlback*

Lennart Myhlback

*Christer Strömberg*

Christer Strömberg