

Investeringsdivisionen Projektdistrikt Mitt			Diarienummer	Dokumentnummer	
			<b>F08-10130/SA20</b>	<b>9651-05-025b</b>	
Handläggare (konsult)	Granskad (konsult)	Rev	Godkänd (konsult)	Rev	Datum
<b>Göran Davidsson</b>	<b>Johanna Rödström</b>		<b>Johanna Rödström</b>		<b>2009-05-04</b>
Handläggare (beställare)	Granskad (beställare)		Godkänd (beställare)		Senaste revidering / datum.

SÖDRA STAMBANAN

**OSTLÄNKEN avsnittet  
Norrköping - Linköping  
Bandel JU2**

**JÄRNVÄGSUTREDNING SLUTRAPPORT SEPTEMBER 2009**

PM svar MSB efter utställelse

## **Medverkande**

### **Beställare**

#### **Banverket**

Investeringsdivisionen

Tomas Köhler, Projektledare  
Peter Lindell, Bitr projektledare  
Lena Hesselgren, Projektassistent  
Eva Dufva, Kommunikation  
Anders Lundberg, Trafik och marknad  
Kurt Eriksson/John Fridlund, Järnvägssystem  
Anders Elam, Miljö  
Jaan Tombach, Dokumentation  
Torgny Söderberg, Mark och fastighet

### **Konsultgrupp**

#### **FB Engineering AB**

Box 12076  
402 41 Göteborg

Johanna Rödström, Uppdragsledare  
Raja Ilijason, Trafik och marknad  
Mattias Bååth, Miljö  
Assar Engström, Järnvägssystem

Göran Davidsson, Risk och säkerhet

## **INNEHÅLLSFÖRTECKNING**

**Sid**

<b>1</b>	<b>BAKGRUND OCH SYFTE</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>VÄRDERING OCH PLANERAD FORTSATT HANTERING AV IDENTIFIERADE FRÅGOR</b>	<b>5</b>
<b>2.1</b>	<b>Risکانalyser i respektive järnvägsutredning</b>	<b>5</b>
<b>2.2</b>	<b>Hantering av åtgärdsförslag i den gemensamma delen</b>	<b>7</b>
<b>2.3</b>	<b>Hantering av miljörisker</b>	<b>7</b>

## 1 BAKGRUND OCH SYFTE

Ostlänkens järnvägsutredning är uppdelad på två avsnitt; Järna - Norrköping och Norrköping C - Linköping C. Inom ramen för dessa två separata järnvägsutredningar har riskanalyser genomförts för respektive avsnitt. Gemensamma aspekter rörande risk och säkerhetsfrågor redovisas i en gemensam utredningsdel. Dessa aspekter innefattar bl a ambitionsnivåer, mål, gemensamma förutsättningar och förslag till riskreducerande åtgärder.

Järnvägsutredningarna har nu varit utställda för allmänhet, organisationer och myndigheter. Från MSB har framförts att risk och säkerhetsfrågorna har behandlats på ett seriöst och bra sätt, men man har också framfört följande synpunkter, i remissyttrande och muntligt:

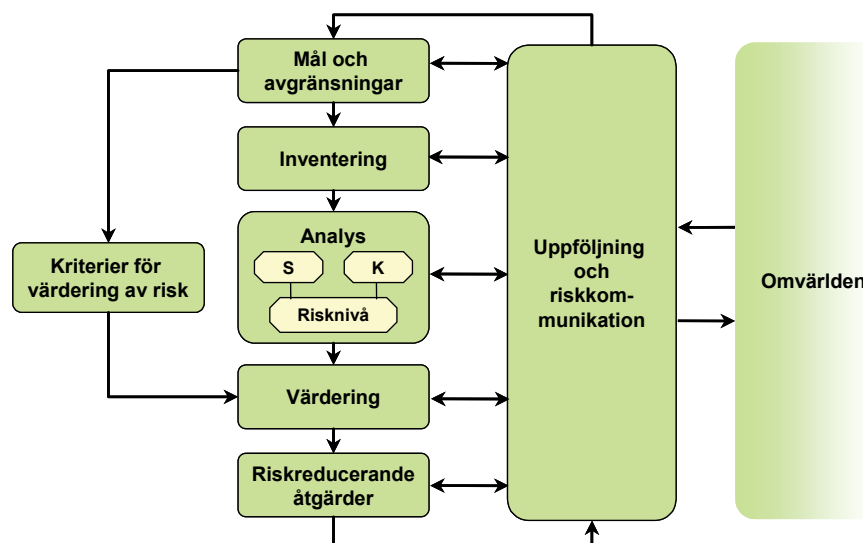
- Det är svårt att sätta sig in i riskövertväganden då frågorna behandlats något olika i respektive järnvägsutredning, man kan inte förorda något alternativ.
- Det är svårt att koppla åtgärdsförslagen i gemensamma delen mot de två riskanalyserna då de bygger på olika synsätt.
- Man saknar behandling av miljörisker i riskanalyserna.

Syftet med detta PM är att belysa dessa frågor och översiktligt peka på hur den fortsatta hanteringen kommer att se ut.

## 2 VÄRDERING OCH PLANERAD FORTSATT HANTERING AV IDENTIFIERADE FRÅGOR

### 2.1 Riskanalyser i respektive järnvägsutredning

Riskanalyserna i de två järnvägsutredningarna har genomförts enligt samma riskhanteringsprocess, se Figur 1. Till viss del har dock olika metoder använts när det gäller att inventera och analysera riskerna. I delen Järna - Norrköping har klassificering av olika händelser utförts varefter risknivåer har beräknats för de olika korridorerna. Resultatet redovisas med hjälp av GIS. För delen Norrköping - Linköping har en mer traditionell "grovanalys" genomförts, där risk- och säkerhetspåverkande faktorer identifieras och bedöms kvalitativt.



Figur 1. Riskhanteringsprocessen (Räddningsverket, 2001; 2003). (S= sannolikhet; K= konsekvens).

Följande bör noteras:

- Även om det finns många gemensamma aspekter i de två utredningarna så är det två separata järnvägsutredningar som genomförts, där val av korridor i det ena avsnittet inte styrs av valet i det andra avsnittet.

- Ett mycket omfattande uppföljnings- och risk kommunikations arbete har genomförts med representanter från de berörda länsstyrelsernas riskenheter, räddningstjänsterna och Räddningsverket. Alla delar i riskhanteringsprocessen har öppet beskrivits, dels innan arbetet påbörjats, dels under arbetet samt när arbetet redovisats för att kontinuerligt ge representanterna möjlighet att ställa frågor, ifrågasätta metodik mm.
- Även om metodiken till viss del är olika så är syfte och målsättningar med de två riskanalyserna de samma, dvs att:
  - bedöma genomförbarhet ur risksynpunkt
  - identifiera och beskriva skillnader mellan de olika korridoralternativen ur risksynpunkt
  - identifiera frågor som är viktiga att hantera i det fortsatta utredningsarbetet
  - kriterierna för att värdera riskerna är samma för båda, dock kommer detta att bli tydligare under arbetet med järnvägsplanen då det gemensamma dokumentet kring tolerabla risknivåer kommer att användas.

Förenklat kan syftena med de olika utredningsskedena beskrivas enligt följande:

- Förstudie - Ska svara på frågan: Om järnväg ska byggas?
- Järnvägsutredning - Ska svara på frågan: Var (korridor)?
- Järnvägsplan - Ska svara på frågan: Hur?

Det är vår bedömning att båda riskanalyserna uppfyller syftena i en Järnvägsutredning. I efterföljande utredningsskeden kommer fördjupade riskanalyser att genomföras. Den ambitionsnivå avseende tolerabla risknivåer som tagits fram under Järnvägsutredningen kommer i många avseende att styra upp formatet på dessa riskanalyser.

## 2.2 Hantering av åtgärdsförslag i den gemensamma delen

I järnvägsutredningens gemensamma del redovisas ett antal förslag till riskreducerande åtgärder. Flera av dessa avser frågor som aktualiseras i samband med höghastighetskonceptet. Andra är av mer generell natur. I respektive riskanalys redovisas dels åtgärdsområden som är giltiga för båda avsnitten men också åtgärdsområden som är specifika för det aktuella avsnittet.

Som nämnts ovan så är syftet med en Järnvägsutredning att skapa underlag för val av korridor och därmed inte att beskriva exakta lösningar. Detta är inte möjligt att genomföra innan linjen för järnvägen är bestämd. Punkter listade under "Riskreducerande åtgärder" är därför formulerade som åtgärdsområden som är viktiga att beakta i det fortsatta utredningsarbetet, snarare än konkreta åtgärder. Detta innebär också att de, i större eller mindre grad, är relevanta för båda avsnitten. Inom båda avsnitten gäller att val av korridor kommer att ha betydelse för den fortsatta värderingen av åtgärdsområdena, t ex kommer behov av stängsling att vara beroende av korridorval.

I nästa skede "Järnvägsplan" kommer linjen inom vald korridor att bestämmas i höjd och sidled. Vidare kommer underlag inom höghastighetsrelaterade frågor att finnas framme. Detta tillsammans med mer detaljerade riskanalyser kommer att ge underlag för konkreta åtgärdsrekommendationer.

## 2.3 Hantering av miljörisker

Miljörisker kan uppkomma såväl i samband med byggande som drift av järnväg. När det gäller drift av järnväg så är miljörisker i första hand relaterat till risk för utsläpp av farligt gods. I järnvägsutredningen så har en av utgångspunkterna varit att Ostlänken primärt kommer att upplåtas för persontrafik. Banan dimensioneras inte för traditionell tung godstrafik. Det som kan bli aktuellt är s k lättgodstransporter. Med detta avses lätta, snabba transporter av högvärdigt gods som skall försörja storstadsregionerna (posttåget är det exempel som finns för närvarande). Detta är anledningen till att miljörisker under drift inte belyses specifikt i riskanalyserna för de två avsnitten. Annan typ av miljöpåverkan som buller, skärmningseffekter, mm behandlas i respektive MKB.

Miljöpåverkan under byggnation kan uppkomma till följd av dräneringseffekter, utsläpp av drivmedel, slamning vid sättning av KC-pelare, hantering av förorenade massor, mm. Denna typ av miljörisker har kortfattat berörts i respektive riskanalys. Någon djupare behandling av denna typ av frågor har inte ansetts relevant i Järnvägsutredningen. Dessa frågor kommer att hanteras, med alltmer ökande detaljeringsgrad, i efterföljande faser - fram till arbetsberedningar och kontrollprogram under entreprenadarbeten.