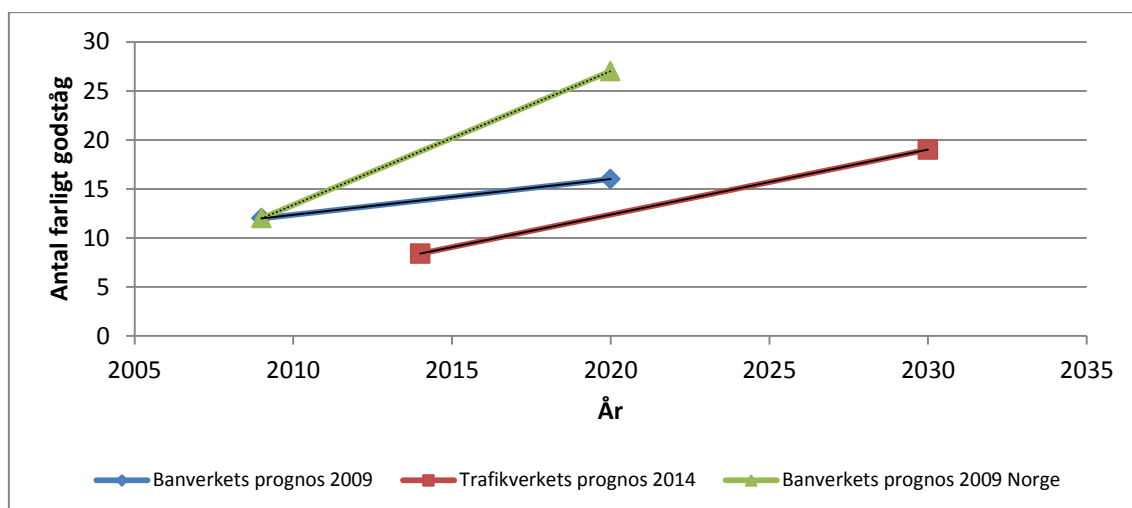


Krister Carlens  
010-452 34 84

Uppdrag: 255732  
PM Storsjö Strand, Östersunds Kommun

## PM Storsjö Strand, Östersunds Kommun

Tyréns upprättade 2009 en riskbedömning<sup>1</sup> som analyserade riskbilden vid etablering av bebyggelse intill farligt godsled. Trafikverket påtalar i sitt remissvar<sup>2</sup> att denna riskbedömning ska uppdateras för att utgå från dagens förutsättningar och tydligare komma fram till vilka skyddsåtgärder som ska utföras. En förändring som måste beaktas är den ändrade trafikprognosen för intilliggande järnväg. I nedanstående diagram sammanställs prognoserna från 2009 och 2014. I diagrammet visas även prognosen om Norge upgraderar sin järnväg.



Figur 1. Sammansättning av trafikprognoser

Diagrammet ovan visar att antalet transporter av farligt gods ökar i alla prognoser. I prognosen som togs fram 2014 (röd linje), bedömdes transporterna öka mer (lutning på kurvan) än i prognosen 2009. Dock är antalet transporter fram till 2030 färre i prognosen från 2014 i jämförelse med prognosen från 2009. De förändrade trafikflödena i prognosen 2014 bedöms inte innebära en förhöjd risk då trafikflödena är färre fram till år 2030.

Trafikverket påtalar också följande:

- Behov att uppdatera riskbedömning utifrån dagens förutsättningar

<sup>1</sup> Tyréns AB, Riskhänsyn i Fördjupad Översiktsplan, Storsjö Strand, Östersunds Kommun, 2009-04-30

<sup>2</sup> Trafikverket, Detaljplan för Magasinet 1 m.fl. Storsjö strand etapp 1A, Östersunds kommun, Jämtlands Län, 2014-03-07

Tyréns AB  
118 86 Stockholm  
Besök: Peter Myndes Backe 16

Tel: 010-452 25 84  
Fax: 010-452 39 50  
www.tyrens.se

Säte: Stockholm  
Org.Nr: 556194-7986

- Tydliggöra vilka skyddsåtgärderna som ska utföras
- Beskriva hur skyddsåtgärderna ska utformas
- Ventilationssystemets utformning ska klargöras
- Plan för räddningstjänstens insats ska tas fram i samråd med Räddningstjänsten

I området har något fler bostäder tillkommit men detta sker främst i områdets södra delar där avståndet mellan bebyggelse och transportled är större än i de norra delarna. Ökningen av personer i området, till följd av fler lägenheter, bedöms dock vara så pass marginellt att riskbilden inte påverkas nämnvärt.

I riskbedömningen (2009) ställs ett krav att en vall ska anläggas vid bebyggelse närmare än de avstånd som redovisas i bedömningen. Denna vall ska enligt riskbedömningen vara minst 2 meter hög. En tolkning av den liggande riskbedömningen är att vallen har två syften, nämligen att upprätthålla ett skyddsavstånd mellan bebyggelse och utsläppa kemikalier från godsvagnar samt begränsa infallande strålning mot fasaderna då en pölbrand uppstår på spårområdet. Utöver detta bedömer riskbedömningen att vallen verkar som ett skydd mot urspårade tåg. Här bör det dock förtydligas att godståg passerar området på de spår som är belägna längs bort från det aktuella området<sup>3</sup>. Detta innebär att urspårade tåg med allra största sannolikhet aldrig når bebyggelsen. Mellan spåren där godstransporterna sker och bebyggelsen finns flera spår som verkar skyddande då urspårade vagnar ofta följer spårens riktning. Det spår som är beläget närmast bebyggelsen är ett stickspår där hastigheten sannolikt är låg. Sammantaget bedöms den aktuella vallen endast syfta till att hålla utsläppta kemikalier på spårområdet samt som skydd för infallande strålning. Vallens konstruktion behöver därför vara tät samt den höjd som tidigare angivits (2 meter hög). Konstruktionsmässigt behöver inte vallen vara utformad för att motstå ett urspårade tåg.

Tyréns instämmer med Trafikverkets remissvar att en plan för räddningstjänstens insats ska tas fram i samråd med Räddningstjänsten.

Tyréns anser att Trafikverkets remissvar är relevant i en detaljplaneprocess för att fånga upp eventuella förändringar. Tyréns bedömer att de förändringar som skett inte är av sådan omfattning att hela riskbedömningen behöver revideras. Förtydliganden och metaanalys sker därför i denna PM.

---

<sup>3</sup> Östersunds Kommun, telefonkontakt, 2014-05-23