



## RÄDDNINGSTJÄNSTEN STORGÖTEBORG

Enheten för Samhällsplanering  
Andreas Johansson 031-335 29 37

Datum  
2015-02-18

Diarienummer  
A0243/13-619

Ert datum  
2014-12-08

Er beteckning  
TRV 2013/92333

Trafikverket  
Region Väst  
405 33 GÖTEBORG

### Remissyttrande Järnvägsplan Västlänken

Trafikverket har upprättat ett förslag till Järnvägsplan för en tunnel för pendel- och regionalståg i Göteborg Stad och Mölndals stad och önskar få synpunkter på den plan som upprättats.

Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG) har i tidigare samrådsyttranden (2013-07-02, 2013-12-10 och 2014-07-18, dnr A0243/13-619) försökt beskriva de osäkerheter, svårigheter och den komplexitet som RSG bedömer finns i det framlagda förslaget till säkerhetskoncept för Västlänken. Ett säkerhetskoncepts tydlighet, enkelhet och robusthet är något som RSG, men även generellt kan anses vara avgörande för hur väl en olycka kan hanteras.

#### Bakgrund

I oktober 2012<sup>1</sup> träffades representanter för RSG och Trafikverket i ett för Västlänken första möte benämnt Arbetsgrupp Säkerhet. Trafikverket presenterade Västlänkens kommande säkerhetsarbete samt det tidigare beslutade<sup>2</sup> tvärsnitt om två parallella tunnlar, dubbelspårstunnel med servicetunnel eller två enkelspårstunnlar<sup>3</sup>, koncept skulle beslutas senare.

I januari 2013<sup>4</sup> gav Trafikverket RSG en ny bild av de svårigheter och konsekvenser som den tidigare beslutade sträckningen av Västlänken var behäftad med. Det tidigare överenskomna säkerhetskonceptet<sup>5</sup> ifrågasattes av Trafikverket och förslag på ett nytt fragmenterat säkerhetskoncept<sup>6</sup> lades fram. I det nya konceptet hade större delen av parallell service- och räddningstunnel utgått och ersatts med räddningsschakt. Skälen som Trafikverket anförde var framförallt att det tidigare traditionella säkerhetskonceptet var:

- Mycket kostsam samt
- Medför betydande intrång i befästningsverken och andra kulturmiljöer.

<sup>1</sup> MA-S AKF Arbetsgrupp Säkerhet - 001

<sup>2</sup> Järnvägsutredning Västlänken Beslutshandling 2007-12-20

<sup>3</sup> Västlänkens beslut om tvärsnitt, bilaga 1

<sup>4</sup> MA-S AKF Arbetsgrupp Säkerhet - 003

<sup>5</sup> Västlänkens räddningskoncept, bilaga 2

<sup>6</sup> Västlänkens nya förslag till räddningskoncept, bilaga 3a och 3b

Dessutom framfördes att målsättningen med ett nytt koncept skulle bidra till att:

- Minimera intrång och begränsningar i stadsmiljön
- Minska miljöpåverkan

RSG konstaterade att möjligheten till räddningsinsats inte hade analyserats i någon nämnvärd omfattning i det nya förslaget.

Dessa argument har i tidigare planeringsskede<sup>7</sup> inte tagits upp så som besvärande argument mot utformningen av Västlänkens säkerhetskoncept. Hade de faktorerna varit kända i tidigare skede hade RSG mer ingående värderat de säkerhetsmässiga förutsättningarna för vart och ett av alternativen i Järnvägsutredningen och vid Tillåtlighetsprövningen. RSG delade i stället bedömningen med Trafikverket att de olika alternativen i princip var säkerhetsmässigt likvärdiga. Förutsättningar för att en parallell tunnel kunde anläggas i hela järnvägstunnelns längd, fanns med i samtliga alternativ.

Trafikverket hade visserligen framfört att det fanns svårigheter med att bygga en obruten service- och räddningstunnel längs en begränsad sträcka väster om Station centralen<sup>8</sup>. Där framfördes ett förslag som gick ut på att eventuellt ersätta räddningstunneln med ett räddningsschakt, och då endast där.

### Överväganden

Sedan januari 2013 har RSG tillsammans med Trafikverket fört en dialog och resonemang kring skillnader i de olika räddningskoncepten. Motivet till samarbetet har främst varit att undersöka hur ett eventuellt räddningsschakt, väster om Station centralen, konceptuellt bör vara utformat så att en effektiv räddningsinsats ändå är möjlig. I det gemensamt framtagna förslag till utformning av räddningsschakt finns bland annat följande: Säker plats för utrymmande, hiss och trappor för utrymning, räddningshiss för transport av tung räddningsmateriel, nödbelysning, radiokommunikationssystem och telefoni, system för övervakning, avskiljd angreppsväg för räddningstjänsten, brandposter samt tilluft för övertryckssättning av utrymnings- och angreppsvägar. RSG har förstått att en schaktlösning varit ett krav för att göra Västlänken möjlig i den korridor som tidigare valts.

Inledningsvis avsåg Trafikverket att i januari 2013 utreda och utvärdera om parallelltunnelns funktioner kan erhållas med alternativa lösningar med beaktande av utrymningssäkerhet och förväntade insatsbehov. I det efterföljande gemensamma arbete har resonemang och dialog inriktats på att finna ett räddningskoncept som reducerar och kompenserar för de skillnader och begränsningar som Trafikverkets nya blandade och fragmenterade koncept medför. Efter att arbetet genomförts delar RSG Trafikverkets bedömning att trafikanternas möjlighet till självutrymning i Västlänken är god och säkerhetsmässigt i nivå med annan ny undermarksinfrastruktur. Dock bedömer RSG att följande faktorer alltjämt påverkas:

- Risken för att en räddningsinsats fördröjs, vid schakt/korta räddningstunnlar, bedöms vara större i de fall olyckan inte kan beskrivas och positioneras korrekt.

<sup>7</sup> Järnvägsutredning Västlänken Beslutshandling 2007-12-20

<sup>8</sup> Västlänken – PM kulturmiljö 2012-08-20

- Antalet räddningspersonal som behövs för att genomföra en effektiv och säker räddningsinsats, där schakt/korta räddningstunnlar används, bedöms vara fler än för en parallell räddningstunnel.
- Det framtagna räddningskonceptet kommer under överskådlig tid att påverka den övnings- och utbildningsmängd som RSG årligen behöver avsätta för att som organisation kvalitetssäkra såväl taktiska operativa rutiner som arbetsmiljö. Bedömningen är att skillnaden i årlig övnings- och utbildningstid jämfört ett koncept med parallell tunnel är relativt stor. Framför allt för att kunna hantera och använda de olika räddningskoncept samt alla ingående delar på ett betryggande sätt.

### Slutsats

RSG konstaterar att den nu föreslagna utformningen av Västlänken, som statlig anläggning, kommer att påverka den kommunala räddningstjänsten på ett omfattande sätt. Utöver möjligheterna till en effektiv insats kvarstår risken att RSG tvingas lägga oproportionerligt stora årliga resurser, i konkurrens med andra viktiga förberedande verksamhetsuppgifter, på något som förhoppningsvis aldrig behöver inträffa.

RSG vill tydligt framhålla att tidigare lämnade synpunkter<sup>9</sup> och rekommendationer för Västlänkens säkerhetskoncept, med i första hand en sammanhållen räddningsstrategi med en parallell räddningstunnel kvarstår.

Om Trafikverket trots RSG:s synpunkter beslutar att utforma Västlänken med ett antal schakt och korta räddningstunnlar förväntar RSG att Trafikverket finansierar en adekvat övningsanläggning för dylik räddningsinsats vid RSG:s övningsområde.

RSG har under hela arbetet med att värdera och hantera de risk- och säkerhetsfrågor som funnits använt sig av den samlade kompetens och det nätverk som RSG förfogar över i förbundet, nationellt och internationellt. I RSG:s arbetsgrupp har framför allt följande personer ingått: Anders Ekberg, Räddningschef, Kristina Lindfeldt, Avdelningschef, Andreas Johansson, Enhetschef, Per Nyqvist, Insatschef/Brandingenjör, Bo Fors, Brandingenjör, Johan Helsing, Insatsledare samt Daniel Gillesén, Brandingenjör.

Avslutningsvis, Räddningstjänsten Storgöteborg kommer fortsatt medverka till en god och konstruktiv dialog för Västlänken, oaktat vilket säkerhetskoncept som Trafikverket slutligen beslutar om.

  
Lars Klevenstarr  
Förbundsdirektör



Andreas Johansson  
Enhetschef

<sup>9</sup> RSG:s yttrande 2014-07-18 dnr A0243/13-619

*Bilaga 1 Västlänkens beslut om tvärsnitt*

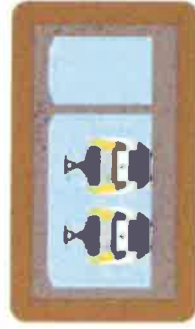
*Bilaga 2 Västlänkens räddningskoncept*

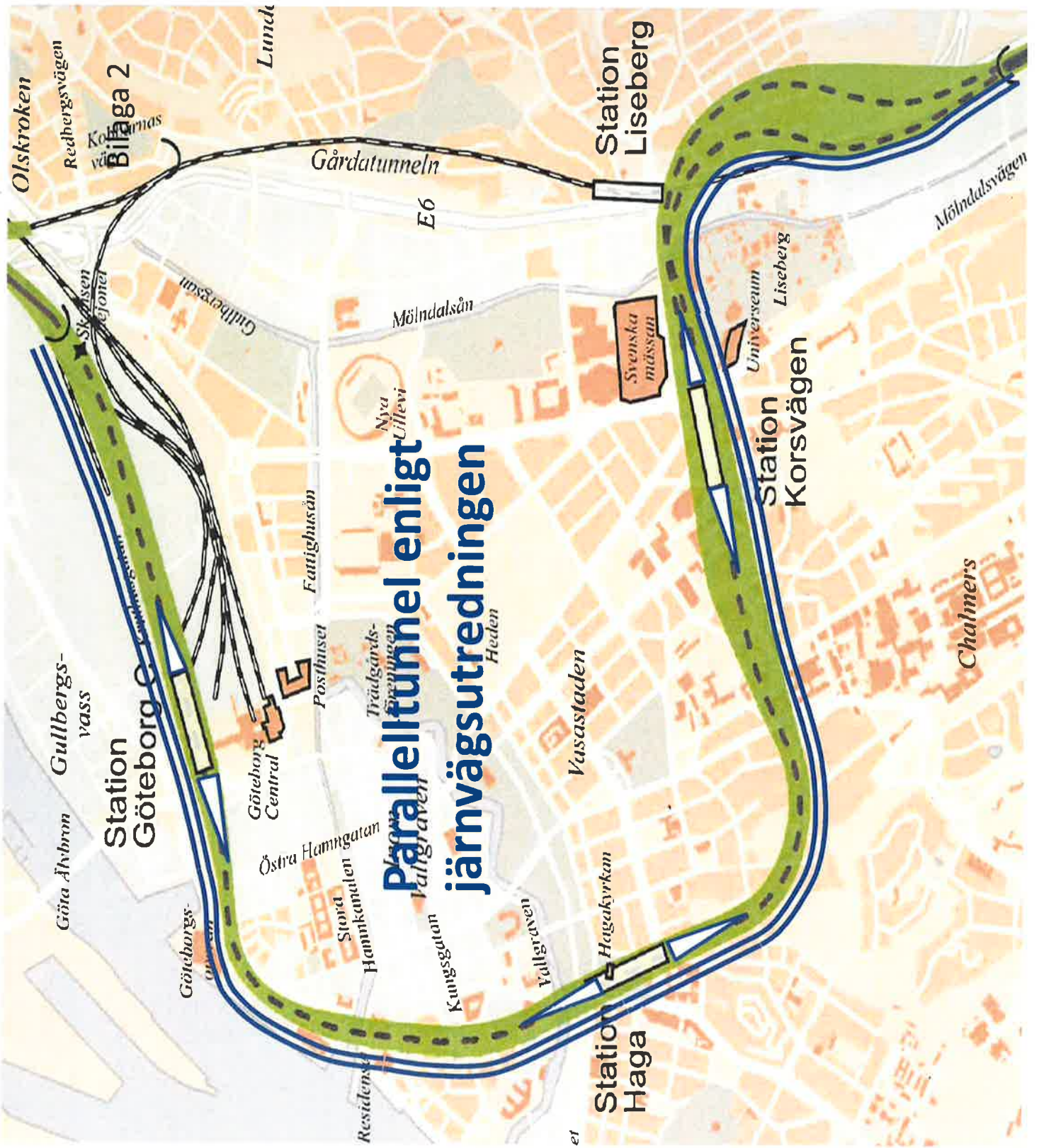
*Bilaga 3a och 3 b Västlänkens nya förslag till räddningskoncept*

# Västlänken beslut om tvärsnitt

Bilaga 1

- Tvärsnitt, en dubbelspårstunnel eller två enkelspårstunnlar
- Koncept, exakta måtten kommer senare





# Parallelltunnel enligt järnvägsutredningen

Station Göteborg Central

Station Haga

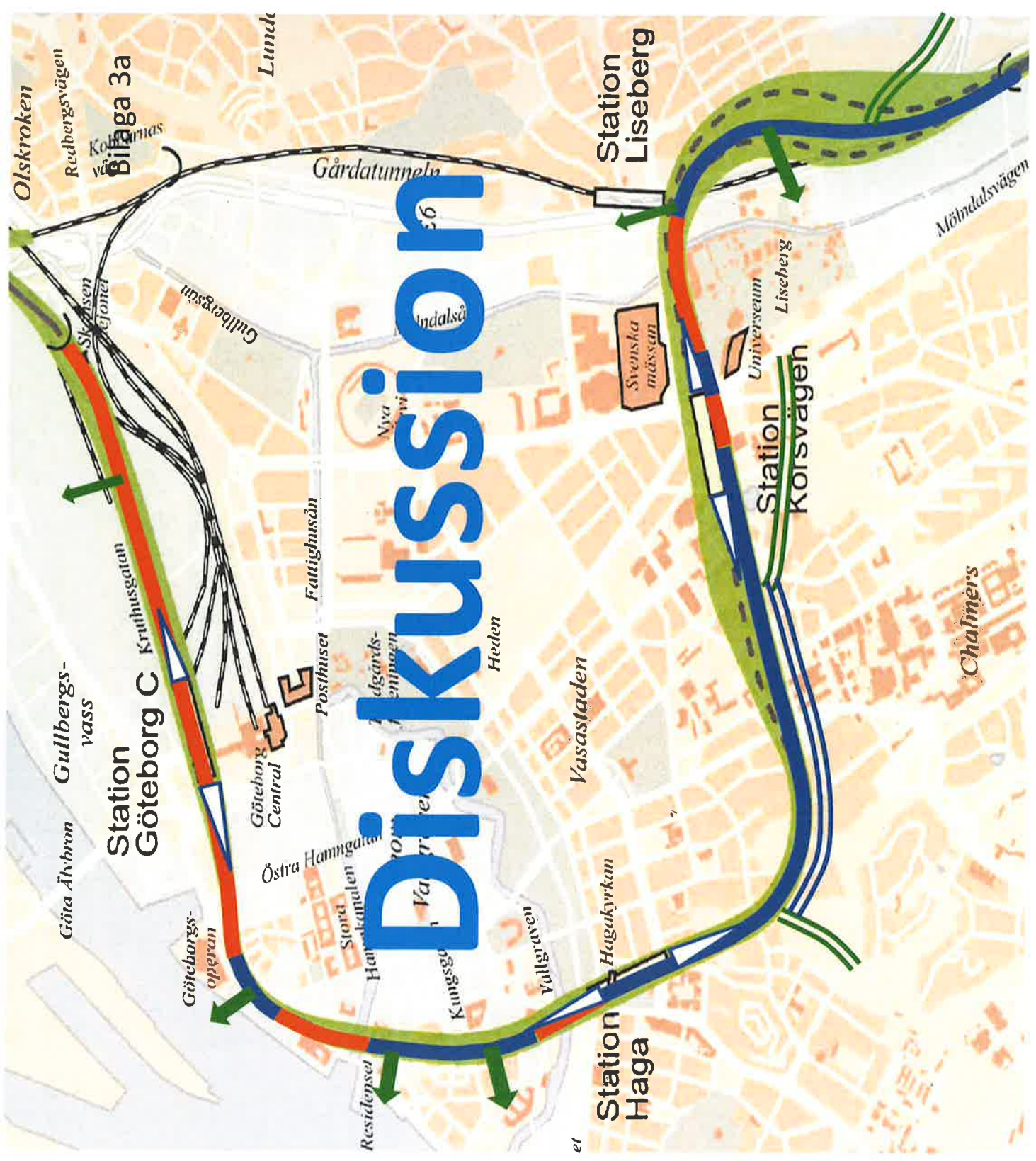
Station Korsvägen

Station Liseberg

Bilaga 2

Parallelltunnel enligt järnvägsutredningen

# Diskussion



el

