

Risknytt nr 2-2005

Innehåll:

Den nye ordföranden presenterar sig sid 1

Den nye redaktören presenterar sig sid 3

Den nya styrelsen presenterar sig sid 3

Rapport från seminarium: "Riskhantering i Citybanan" sid 5

Den nye ordföranden presenterar sig

Vid Riskkollegiets årsmöte 19 april, 2005 avgick Olof Söderberg som ordförande för styrelsen till Riskkollegiet. Olle har sedan han tillträdde 2001, tillsammans med övriga i styrelsen, framgångsrikt verkat för ökad kunskap om riskrelaterade frågor, bland annat genom att organisera ett antal seminarier och föredrag. En viktig del i utvecklingen på detta område är doktorandverksamheten som uppmärksammas och stimulerats. Jag får på Riskkollegiets och dess medlemmars vägnar framföra ett stort tack till Olle för hans tid som ordförande.

Jag, som är Riskkollegiets nye styrelseordförande, heter Jan Olof Snihs, är fysiker till min utbildning och kom tidigt in på strålskydd och har genom anställning på SSI, Statens Strålskyddsinstitut, verkat i mer än 40 år på strålskyddsområdet.

Jag har arbetat mycket med riskrelaterade frågor och utveckling av normer och kriterier avseende strålningsrisker bl.a. inom ICRP, den internationella strålskyddskommissionen. Jag har varit verksam i samband med kärnkraftens utbyggnad i Sverige, hantering och slutförvar av radioaktivt avfall och använt kärnbränsle, beredskap mot radiologiska olyckor, åtgärder efter Tjernobylolyckan. (forts. nästa sid.)



Jan Olof Snihs

riskkollegiet

svensk förening för riskvetenskap

Jag har också haft ett antal internationella uppdrag inom UNSCEAR, FN: s vetenskapliga strålningskommitté, och UNEP avseende bl.a. risker efter användning av utarmat uran i krig. Under senare år har stöd till östeuropeiska länder i strålskyddsrelaterade frågor haft prioritet framför allt avseende hantering och förvar av radioaktivt avfall i de baltiska länderna och i nordvästra Ryssland.

Riskkollegiet kommer att fortsätta på den inslagna vägen i enlighet med stadgarna dvs. främja informationsutbyte om kunskapskällor och verksamheter - verka för förbättrad kommunikation mellan lekmän, beslutsfattare och experter - främja forskning och särskilt verka för tvärdisciplinärt samarbete - verka för tillkomsten av välunderbyggda beslutsunderlag – verka för internationellt samarbete.

Det är en ambitiös programförklaring men viktig, stimulerande och mycket intressant. Det är för tidigt att profilera ett mera konkret handlingsprogram och jag får återkomma om detta. Vi kommer dock att fortsätta arbeta genom seminarier och föredrag om aktuella riskfrågor, stimulera doktorander på riskområdet och öka samverkan med Riskkollegiets vetenskapliga råd.

Eftersom riskfrågor är så allmänt förekommande och människor i alla positioner medvetet eller omedvetet gör prioriteringar och tar beslut, som i många fall och i någon del baseras på en riskvärdering, bör vi söka ytterligare vägar att öka vår kunskap om risker och riskhantering. Vi bör också försöka öka vårt medlemsantal för att därigenom bredda kunskaperna.

Riskkollegiet har en mycket kompetent styrelse och min viktigaste uppgift är att stimulera och underlätta för styrelsen att verka enligt stadgarna och uppnå uppsatta mål. Det är därför med tillförsikt och nyfiken förväntan jag ser fram emot det fortsatta arbetet inom Riskkollegiet.

Till sist. En God Jul, ett gott slut på 2005 och ett Gott Nytt År tillönskas er alla.

Jan Olof Snihs

Den nye redaktören presenterar sig

Marie Haag Grönlund har avgått som redaktör för risknytt, efter att ha dragit ett stort lass och utvecklat både formen och innehållet i risknytt. Jag som är den nye redaktören heter Per Wikman Svahn och är doktorand på institutionen för filosofi och teknikhistoria vid KTH, där jag sedan 2002 forskar på strålskyddsetik. Jag har en civilingenjörsexamen i teknisk fysik och elektroteknik från Linköpings tekniska högskola och sitter förutom i riskkollegiets styrelse också i styrelsen för Ingenjörer och Naturvetare Utan Gränser (INUG Stockholm), samt KTH:s centrum för katastrofhantering - KTH DIRECT (Disaster Resilience Centre). Min avsikt vad gäller risknytt är att fortsätta i Maries anda och göra risknytt än mer användbar och tillgänglig för riskkollegiets medlemmar.



Per Wikman Svahn

Den nya styrelsen presenterar sig

Riskkollegiets styrelse från och med årsmötet i april 2005 består av Jan Olof Snihs (ordförande), Peter Stern (sekreterare), Stefan Backe (kassör), Niklas Möller (doktorandombud), Lena Kecklund, Eva Thörnelöf, Ulf Bäverstam, Dick Hedberg, Titus Kyrklund, Per Wikman Svahn (redaktör). Jan Olof och Per har presenterat sig ovan, här följer resten av styrelsens presentationer.

Peter Stern är samhällsvetenskaplig forskare som disputerat i sociologi och arbetat med kunskaps- och vetenskapssociologiska teman. Sedan 1999 verksam inom området "samhällets säkerhet och beredskap". Från början vid Överstyrelsen för civil beredskap och sedan bildandet den 1 juli 2002, vid Krisberedskapsmyndigheten. Bland nuvarande uppgifter ingår att reflektera över den strategiska inriktningen av insatser för att förbättra samhällets krishanteringsförmåga och minska dess sårbarhet, vilket innefattar såväl innehåll som former.

Stefan Backe har mångårig erfarenhet av akutsjukvård vid Helsingborgs lasarett (ca. 15 år), erfarenhet av riskfrågor i samband med två FN-tjänstgöringar (Gulfkriget 1991 och Somalia 1993). Stefan har en magisterexamen i folkhälsovetenskap och är sedan år 2002, doktorand vid Avdelningen för Folkhälsovetenskap, Karlstads universitet. Stefans forskning är inriktad på idrottsrelaterade risker och utvecklande av ett systematiskt säkerhets- och trygghetsfrämjande programarbete inom idrottsföreningars rutinverksamhet.

Dick Hedberg har varit forskare vid Stockholms universitet och disputerat i geologi. Efter att under många år ha varit ansvarig för programområdet geovetenskaper vid Naturvetenskapliga forskningsrådet arbetar han nu på Kungl. Vetenskapsakademien med bl.a. akademiens internationella kontakter, vetenskapliga utvärderingar och miljöforskningsfrågor med särskilt fokus på hållbar utveckling, "global change", polarforskning och energi.

Niklas Möller är doktorand i riskfilosofi vid KTH sedan 2003 och forskar om säkerhetsbegreppet. Han har en civilingenjörsexamen i teknisk fysik från KTH och en fil.kand. i praktisk filosofi från Stockholms universitet.



Stefan Backe



Dick Hedberg



Niklas Möller

Lena Kecklund arbetar med frågor rörande samspelet människa-teknik-organisation (MTO) inom flera verksamhetsområden, bl.a. kärnkraftsäkerhet, järnvägssäkerhet, patientsäkerhet och brand- och utrymningsfrågor. Lena Kecklund arbetar sedan fem år tillbaka som egen konsult för MTO Psykologi. Lena har tidigare arbetat på Vattenfall, Statens kärnkraftinspektion, Banverket och Stockholms Universitet. Lena har doktorerat i psykologi på området MTO och kärnkraftsäkerhet.

Eva Thörnelöf arbetar sedan 2001 som kanslichef på Stiftelsen för miljöstrategisk forskning, Mistra (www.mistra.org). Eva ansvarar för övergripande administration, stiftelsens kapitalförvaltning (idag 3,6 miljarder) samt som kontakt för forskningsprogram. Eva är biolog har tidigare arbetat 18 år på Naturvårdsverket och ett par år på Fiskeriverket.

Titus Kyrklund arbetar på Naturvårdsverket med luftkvalitet. Sammanställer data om luftföroreningarnas hälsorisker. Titus är doktor i medicinsk vetenskap.

Ulf Bäverstam har varit forskare i fysik vid Stockholms universitet och arbetade från 1978 vid Statens strålskyddsinstitut (SSI), från 1987 som forskningschef. Han pensionerades våren 2005, men arbetar fortfarande på deltid för SSI med beredskapsfrågor.



Eva Thörnelöf



Titus Kyrklund



Ulf Bäverstam

Rapport från seminarium:

Riskhantering i Citybanan

Det ska vara lika säkert att färdas med tåg i Citybanans tunnelsystem som att färdas på ett vanligt järnvägsspår på marken, enligt den övergripande tolkning av säkerhetskraven som presenterades av Banverket och deras konsulter vid ett seminarium om "Riskhantering i projekt Citybanan" som anordnades den 8 september av Riskkollegiet i samverkan med Banverket.

I mars år 2005 beslutade regeringen enligt miljöbalken att tillåta byggande och drift av den tunnelförlagda nya järnvägen, Citybanan, genom centrala Stockholm – en sex kilometer lång dubbelspårig järnvägstunnel som sträcker sig från Stockholms Södra till Tomtebodan i norr med nya pendeltågsstationer i City och vid Odenplan. Seminariet innehöll, förutom den avslutande diskussionen fem presentationer:

Presentation 1. Planeringsprocess vid byggande av järnväg

Som inledning gav *Bengt Bellander, Banverket, Projekt Citybanan* en bakgrundsinformation om beslutsprocessen inför byggande av järnvägar och om hur ett stort anläggningsprojekt bedrivs.

Planering av järnvägsbyggande följer den process som regleras i lagen om byggande av järnväg. Processen drivs av Banverket och består av några väldefinierade skeden, där arbetet successivt fördjupas från översiktliga studier till detaljprojektering. Sammantaget beräknas planeringsprocessen för Citybanan ta cirka 5 år.

Förstudien

Det första steget i planeringsprocessen är förstudien. Syftet med förstudien är att belysa och utvärdera olika tänkbara lösningar för att utöka spårkapaciteten, att inhämta kunskaper på spårutbyggnaden från myndigheter, organisationer och enskilda samt att ta ställning till hur det fortsatta planeringsarbetet ska ske. Förstudien var klar i februari 2002.

Järnvägsutredningen

Nästa skede i processen är en järnvägsutredning där alternativa sträckningar och utformningar av den föreslagna lösningen prövas. I järnvägsutredningen ingår en miljökonsekvensbeskrivning som ska godkännas av länsstyrelsen.

Tillåtighetsprövning

Med järnvägsutredningen som grund skall regeringen pröva Citybanans tillåtlighet. Om regeringen ger tillåtlighet till Citybanan kan den inte hindras, bara modifieras genom andra myndighets- och domstolsbeslut.

Järnvägsplanen

Det sista skedet i processen är järnvägsplanen där den valda lösningen bearbetas i detalj för att klargöra hur mycket mark som behövs till anläggningen och hur projektet är tänkt att genomföras. Även järnvägsplanen ska innehålla en miljökonsekvensbeskrivning som ska godkännas av länsstyrelsen.

Samråd och extern granskning

Under hela planeringsprocessen är Banverket skyldig att samråda med aktörer och intressenter av olika slag. Detta regleras i 6 kap i Miljöbalken.

Presentation 2. Värderingar av olycksrisker i tunnelprojekt

Omar Harrami från Räddningsverket presenterade och problematiserade kring olika aspekter på riskvärdering samt diskuterade problem med tillämpning av riskkriterier i Citybanan.

Presentationen berörde svårigheter med riskvärdering, definitioner och mätbarhet för säkerhetsbegreppet samt kvantifiering av risker baserat på kvalitativa data.

Presentation 3. Projekt Citybanan i Stockholm

Bengt Bellander, Banverket, Projekt Citybanan gav en allmän information kring projektet och beskrev projektets syfte, omfattning och målformulering.

Presentation 4. Riskhantering i projekt Citybanan

Carina Wänglund från Banverket, Projekt Citybanan presenterade hur riskhantering bedrivs inom projektet från preliminärprojektering till produktion. I arbetet har olika verktyg använts för att hantera olika typer av riskfrågor.

Presentation 5. Personsäkerhet i driftsskedet

Karin Magnusson från ÅF-Process presenterade vägen till uppfyllt ambitionsnivå med avseende på personsäkerhet då anläggningen är i drift. Valt säkerhetskoncept presenterades liksom en övergripande sammanställning av genomförda säkerhetsvärderingar

Citybanan skall uppfylla hög ställda krav på säkerhet mot olyckor som kan skada människor, miljö, egendom eller infrastruktur. Övergripande säkerhetsmål och säkerhetskrav när det gäller personsäkerhet för resenärer, järnvägs- och stationspersonal i Citybanan är i korthet:

- Banverkets ambitionsnivå för säkerheten i tunnlar som innebär att trafiken i en tunnel ska vara lika säker som järnvägstrafik per kilometer på markspår, exklusive plankorsningar ska uppfyllas
 - Tunnlar och stationer utförs så att självutrymning är möjlig
 - Räddningstjänsten skall ges möjlighet att bistå vid utrymning
 - Funktionshindrade personers särskilda behov beaktas
-

Diskussionen

En stor del av diskussionen handlade om vad som skulle kunna sammanfattas med frågorna:

- Hur är det möjligt att säkerställa en allsidig bedömning av säkerheten i stora och komplexa projekt som detta?
- Hur ska detta kommuniceras till berörda?
- Vem beslutar, och på vilket underlag? Hur åstadkoms bättre (underbyggda) beslut?
- Behövs en mer omfattande oberoende granskning av säkerheten i sådana här projekt?

Det ska vara lika säkert att färdas med tåg i Citybanans tunnelsystem som att färdas på ett vanligt järnvägsspår på marken, enligt den övergripande tolkning av säkerhetskraven som presenterades av Banverket och deras konsulter.

Flera, sins emellan tämligen skilda, aspekter av säkerheten lyftes i den avslutande diskussionen. Ett genomgående tema var emellertid vikten av att åstadkomma en komplett systembeskrivning som utgångspunkt för överväganden om säkerheten. Endast så är det möjligt att beskriva och hantera den stora mängd enskilda, mindre, var och en accepterade risker vars summa på ett oväntat sätt äventyrar säkerheten. Det påpekades att det tillvägagångssätt som tillämpats kan dölja en del av motiv och bevekelsegrunder, eftersom det inte inkluderar en helt klar beskrivning av vilken grundläggande systemsyn projektet bygger på och vilka prioriteringar som gjorts.

Den synpunkt på riskhanteringen som framfördes från Räddningsverkets sida går ut på att ovanstående kriterium ensidigt formulerats och beslutats av Banverket, och att det saknar aspekter för att beräkna och beskriva hela den kompletta riskbilden. Banverkets konsulter försäkrade att en sådan beskrivning kommer att produceras.

Som en svaghet i det svenska systemet lyftes vidare det faktum att det är beställaren som har ansvar för att genomföra miljökonsekvensbeskrivningen. Det riskerar alltså att bli en partsinlaga. Banverket pekade å sin sida på att myndighetskrav och frågor av tillsynskaraktär går i otakt med utredningsgången i projektet. Kraven framstår som alltför detaljerade i förhållande till vad som vid varje given tidpunkt är rimligt ur projekteringsperspektiv.

Lena Kecklund och Peter Stern

Risknytt

Nyhetsblad från
Riskkollegiet -
föreningen för svensk
riskvetenskap

Redaktion -

Kollegiets styrelse:

*Ordförande och
ansvarig utgivare:*

Jan Olof Snihs,

Kassör:

Stefan Backe

Övrig ledamöter

Lena Kecklund:

Niklas Möller

(doktorandombud)

Peter Stern

(sekreterare)

Suppleanter:

Eva Thörnelöf

Ulf Bäverstam

Dick Hedberg

Titus Kyrklund

Per Wikman Svahn

(doktorandombud)

Redaktör:

Per Wikman Svahn

Kansli:

Sigbladh Administration

HB, Box 10022, 181 10

Lidingö

E-post:

[riskkollegiet@riskkollegi](mailto:riskkollegiet@riskkollegiet.nu)

et.nu

Tel: 08-731 43 95

Fax: 08-731 43 99

Postgiro: 63 58 95-6

Webbredaktör:

[marcus.abrahamsson@](mailto:marcus.abrahamsson@brand.lth.se)

brand.lth.se

Webbplats:

www.riskkollegiet.nu

risk kollegiet

svensk förening för riskvetenskap

risk kollegiet

svensk förening för riskvetenskap