

Genom flera av våra större orter transporteras ansevärliga mängder av extremt farliga ämnen. Några av dessa kan om de släpps lösa bilda brännbara och/eller giftiga gasmoln som snabbt kan sprida sig över en stor yta och därigenom skada många människor. Denna hotbild upplevs knappast som acceptabel och motåtgärder är därför nödvändiga.

Att förbjuda transporterna och således helt eliminera risken kan endast i undantagsfall bli aktuellt. I samband med vägtransporter försöker man dock styra de farliga transporterna till vägar som går i utkanterna på tätorterna.

Vid genomfartstrafik bör givetvis planeringen vara sådan att farligt gods på sikt ej alls behöver transporteras i tätort. Genom att vid byggandet av eller ändring av trafikleder ta hänsyn till risken för gasmolnsspridning vid en farligt gods-olycka kan risken minskas. En rad var för sig enkla och billiga åtgärder kan sammantagna bli betydelsefulla för att risken skall kunna bli acceptabelt låg.

Det som dessa åtgärder syftar till är att minska sannolikheten för att en olycka skall inträffa. De kan också syfta till att nedbringa konsekvenserna av olyckan. Målet är att produkten av sannolikhet och konsekvens blir så låg att man befinner sig i ett tillstånd på eller under en acceptabel risknivå.

Trots att gasmolnen utvecklas och sprids mycket snabbt är det möjligt att vidta åtgärder som kan minska riskernas konsekvenser. Åtgärderna bygger till stor del på att utsatta personer själva skall kunna rädda sig. Räddningstjänsten kan visserligen utveckla teknik och taktik så att gasmolnets utbredning i tid och rum kan nedbringas men det är ändå de åtgärder som är inriktade på de utsatta människornas egen förmåga att handla som är de avgörande. Även järnvägstransporterna är angelägna att uppmärksamma när risken med kvalificerat farligt gods i tätort skall bedömas. Sannolikheten för att en olycka skall inträffa är störst i samband med rangering och vid lastning och lossning. Där detta sker i tätbebyggelse måste risker analyseras och lämpliga åtgärder vidtas. Det är särskilt angeläget att man i samhällsplaneringen tar hänsyn till det faktum att gasmoln kan belägga stora delar av bostadsområden som ligger intill järnvägens spårområden.

En säkerhetszon är önskvärd och borde på sikt eftersträvas. Zonens bredd kan teoretiskt beräknas, men de stora ytor som krävs vid ett hänsynstagande enbart till en sådan beräkning kan inte godtas. Samhällsnyttan eller fördelen med att nyttja dessa ytor till bebyggelse överväger och man tvingas att ta till andra åtgärder för att säkerheten skall uppnå rätt nivå.

Generellt sett kan sägas att kunskapen och informationen om var de extremt farliga ämnena transporteras, hanteras eller står uppställda är lättare att uppnå vid järnvägstransporter än vid landsvägstransporter. I bägge fallen krävs dock insatser av samordnande karaktär.

En del tekniska åtgärder kan vara lämpliga att utföra med hänsyn till de fördelar som uppkommer inom andra områden. Ett exempel är det behov av ständig väderinformation och vädermätning som miljö- och hälsovårdsmyndigheter har. En samordning kring teknik för väderdata kan göra det ekonomiskt möjligt att minska risken för gasmolnsspridning. Slutligen kan framhållas behovet av forskning inom området "Risker och nytta med farligt gods-transporter". Å ena sidan finns behovet av att förklara riskerna med transporterna av framför allt de farligaste ämnena. Å andra sidan är det naturligtvis viktigt att framhålla fördelarna med produktion, arbetstillfällen osv. En bättre riskuppfattning skulle kunna bli resultatet av fördjupade studier. Dessa skulle kunna leda till att risken med farligt gods-transporter i tätort uppfattas mer som en verklig risk och således mindre som en upplevd.