INTERPELLATION
2021-02-09

Interpellation av Stellan Hamrin (V) om bussterminalen i Katarinaberget

Bussterminalen i Katarinaberget blir liksom Slussenprojektet som helhet dyrare än beräknat och hälften av fördyringen faller på regionen. Som en konsekvens av detta har projektet bantats och förändrats. Fortfarande finns dock flera frågetecken kvar för projektets fullbordan och utnyttjande på ett säkert sätt. Dessa gäller framförallt terminalens in- och utfart, utrymningen av in- och utfartens körfält vid evakuering och säkerhetsgranskningen av projektet som helhet.

In- och utfart

Regionen har antagit dokumentet *Riktlinjer resenärsmiljö – utformning av fasta resenärsmiljöer*. Den senaste versionen är fastställd 13 januari 2020.[1] Riktlinjerna baseras på lagar och förordningar eller bedömd kravnivå för att nå trafikförvaltningens kort- och långsiktiga mål. Vid nybyggnation ska avsteg endast beviljas i väl motiverade undantagsfall.

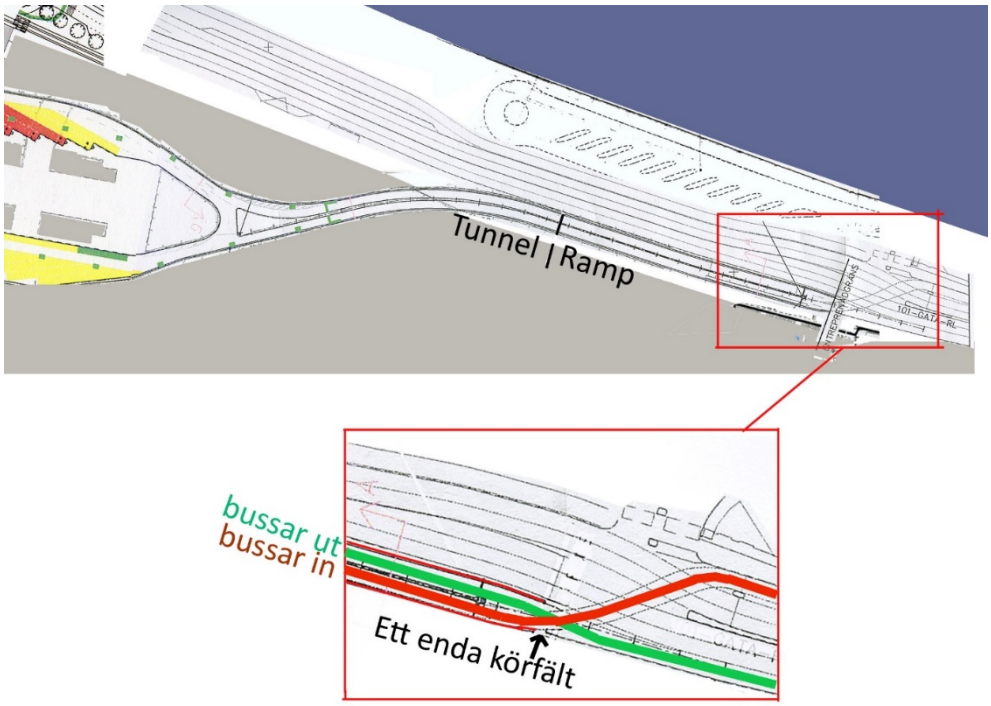
När det gäller bussterminalers utformning hänvisas till *Riktlinjer utformning av terminaler*.[2] Den fasta resenärsmiljö som hör till terminalen ska utformas i enlighet med de trafikslagsövergripande kraven som beskrivs i denna riktlinje. På sidan 30 står under *Busstrafikering – köryta* att *”En grundläggande förutsättning för en fungerande terminal är att körytorna är tillräckligt dimensionerad för in- och utfarter, svängradier, svepytor, vändning, omkörningsytor och hållplatslägen inklusive uppställningsplatser.”*

Under *In- och utfart* står: *”För att skapa en flexibel och robust terminal behöver det finnas flera möjligheter för bussar att ta sig in och ut från terminalen. In- och utfartsvägar till terminalen behöver därför kunna möjliggöras från alla körriktningar. Det förekommer också att bussar havererar eller andra trafikincidenter uppstår, och skulle det hända i en in- och/eller utfart så får det stora negativa konsekvenser på busstrafikeringen och resenärerna. In- och utfarter **ska** därför dimensioneras med omkörningsmöjlighet så att det kan ske utan störning för bussar i motsatt körriktning. Därför **ska** separerade in- och utfarter dimensioneras så att två bussar kan köra i bredd och kombinerade in- och utfart dimensioneras så att tre bussar kan köra i bredd.”*

---

[1] https://www.sll.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/kollektivtrafik-for-alla/riktlinjer-resenarsmiljo---utformning-av-fasta-resenarsmiljoer.pdf
[2] https://www.sll.se/globalassets/2.-kollektivtrafik/kollektivtrafik-for-alla/riktlinjer-utformning-av-terminaler.pdf

Katarinaterminalens anknytning består enligt den fastställda detaljplanen och tillgängliga systemritningar av ett enda körfält, som ska användas växelvis för bussar som kör in respektive bussar som kör ut från terminalen. Detta är ett ytterst allvarligt avsteg från SL:s gällande riktlinjer och från lagstiftningen om tunnlar.



Utrymning av in- och utfartens körfält
Avsikten från projektledningens sida är att trafiken ska regleras så att bussar kör in i terminalen i klungor om sex bussar i taget. Även bussar som kör ut kommer därför att bestå av klungor om sex bussar. I varje buss kan det finnas upp till 100 passagerare. Det kan därigenom komma att finnas upp till 1 200 personer samtidigt i in- och utfarten.

Enligt Trafikverkets bestämmelser, som även tillämpas av Stockholms stad, ska utrymning av kollektivtrafikfordon vara möjlig att genomföra längs hela linjesträckan. Utrymme mellan fordon och långsträckta hinder vid utrymning ska vara minst 1,2 m brett.[3] Samma krav på två 1,2 m breda utrymningsfält finns i tunnellagstiftningen samt även i den brandskyddsbeskrivning som upprättades när projekteringen av Katarinaterminalen startade.

[3] http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1511818/FULLTEXT01.pdf, sid 46-47

Ledningar som finns i Stadsgårdsleden gjorde dock att in- och utfarten kunde bli högst 8 m bred. Detta gjorde att inga utrymningsfält ryms. Utrymning kan därför ske först efter att det utgående körfältet tömts på bussar. Detta framgår klart av detaljplanebeskrivningen.[4] Utrymningsfält vid sidan av bussarna saknas även inne i terminalen.

Bussarna i in- och utfarten går i vänstertrafik. Motivet är att dörrarna ska vändas mot körbanans mitt. Därigenom kan de bussar som är på väg in utrymmas till det utgående körfältet, dock först sedan bussarna i detta körfält körts ut. Längden på en konvoj om sex bussar är ca 200 m.

Mellan körfälten finns en 50 cm bred kullrig remsa. Den är inte användbar för utrymning.



Säkerhetsgranskning

En buss som angör terminalen och kör ut igen färdas 850 m i tunnel. Transportstyrelsen är sedan 1 jan 2009 Sveriges tunnelmyndighet.[5] Tunnelmyndigheten godkänner och utövar tillsyn över tunnlar som är längre än 500 m. En av anledningarna till detta förfarande är att tunneln omsluts av en tät konstruktion. Det gör att luftflödet begränsas vid en brand och att speciella åtgärder krävs för att säkerställa att alla kan utrymma om en olycka inträffar. Transportstyrelsens regler gäller alla tunnlar längre än 100 m.

---

[4] *”de bussar som är på väg ut ur bussterminalen fortsätter sin ordinarie färd varpå ett körfält blir fritt att använda för utrymning”*, utdrag ur planbeskrivningen sid 55.

[5] https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/sakerhet/tunnelsakerhet---sakerhet-i-vagtunnlar/

Katarinaterminanalens tunnlar har dock inte godkänts av Transportstyrelsen, och ingen tillsyn kommer därför att utövas. Kollektivresenärernas riksorganisation Resenärsforum samt huvudskyddsombudet för busschaufförerna vid Keolis Nacka Värmdö begärde i en skrivelse 19 januari 2019 att Transportstyrelsen skulle utöva tillsyn över den planerade Katarinaterminalen. Transportstyrelsen avvisade i en skrivelse 11 mars 2019 kravet med hänvisning till att terminalen i detaljplan av kommunen är betecknad som kvartersmark. Ansvaret för godkännande och tillsyn faller därigenom enligt Transportstyrelsen på stadens byggnadsnämnd. Även MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, har avvisat krav på att de skulle granska terminalen.

Ingen från kommunen fristående part har därför såvitt vi kan se granskat terminalens utformning.

Mot bakgrund av detta vill jag fråga ansvarigt regionråd:

1. Är det korrekt att in- och utfarten till Katarinaterminalen i strid med gällande regelverk förbinds med Stadsgårdsleden av ett enda körfält, som ska användas växelvis för bussar som kör in respektive bussar som kör ut från terminalen?

2. Är det korrekt att utrymningen av den 300 m långa in- och utfarten kan ske först efter att det utgående körfältet tömts på bussar och hur ska det i så fall gå till?

3. Är det korrekt att ingen fristående och oberoende part granskat Katarinaterminalens utformning?

Stellan Hamrin
Vänsterpartiet