Region Stockholm

SKRIVELSE
2019-03-18

Trafiknämnden

VÄNSTERPARTIET

Brandsäkerheten i bussterminalen i Katarinaberget

Söndagen den 10 mars exploderade en biogasdriven ledbuss när den körde in i en säkerhetsbalk som ska stoppa fordon högre än tre meter vid infarten till Klaratunneln. Tur i oturen var att bussen inte hade några passagerare och att explosionen inte skedde inne i tunneln. I en artikel i Dagens nyheter tisdagen den 12 mars resonerar Erik Egardt, brandingenjör vid Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, och Tommy Carnebo, brandman och expert på fordonsbränder, kring brandriskerna med gasdrivna bussar och olika olycksscenarier. De olika scenarierna är alla allvarliga och förvärras av om de sker inne i en tunnel.

Olyckan aktualiserar frågan om bussterminalen i Katarinabergets utformning, som redan tidigare har varit ifrågasatt utifrån ett brandsäkerhetsperspektiv. Nu skulle bussen som förolyckades utanför Klaratunneln inte ha kört in i tunneln, men i Katarinaberget förväntas bland annat biogasdrivna bussar ständigt köra in och ut ur berget. För att bemöta den oro olyckan den 10 mars väcker för brandsäkerheten i den framtida terminalen önskar vi i Vänsterpartiet få reda på vad Trafikförvaltningen som framtida användare har gjort för att säkerställa att bussterminalen kommer att bli säker för både resenärer och personal.

Det har även framförts att klassificeringen av anläggningen som allmän plats i stället för en tunnel skulle innebära en sämre säkerhet i terminalen eftersom den inte uppfyller Transportstyrelsens säkerhetskrav på tunnlar.

Politikerna i Stockholms stad har fått omfattande information om säkerheten i anläggningen. Politikerna i Region Stockholm behöver också få ta del av de relevanta utredningarna. Utöver ett skriftligt svar skulle vi också uppskatta en muntlig dragning för trafiknämnden.

Med hänvisning till ovanstående vill vi ha svar på följande frågor:

1. Vad har trafikförvaltningen vidtagit för åtgärder för att säkerhetsställa att den framtida bussterminalen är säker vid olyckor som kan orsaka explosionsartade brandförlopp?
2. Anläggningen har inte klassificerats som tunnel och säkerhetsgranskats enligt Transportstyrelsens regelverk för tunnlar. Vilka konsekvenser har detta för säkerheten, särskilt för brandsäkerheten?
3. Anser förvaltningen att säkerheten på anläggningen kommer att bli tillräcklig säker för trafikanter och medarbetare?

4. Planerar förvaltningen att genomföra ytterligare säkerhetsutredningar?
5. Anser förvaltningen att det finns anledning till att göra ändringar på anläggningens trafikupplägg med lärdomar från olyckan den 10 mars?