

# Bilaga 1. Resonemang kring regelverken

Bilaga till skrivelse till Transportstyrelsen angående den planerade Katarinaterminalen i Stockholm.

## Definition av tunnel

I Transportstyrelsens föreskrift (2015:27) om säkerhet i vägtunnlar 3 § definieras tunnel som

*en minst 100 meter lång väg omsluten av jord eller berg eller en konstruktion som medger att fordon kan föras under t.ex. högre belägen mark, byggnader eller vatten.*

Ingen annan definition på tunnel för väg finns idag i någon författning.

Vi anser att den tunnel som ansluter till Katarinaterminalen är en tunnel för väg enligt Transportstyrelsens definition i TSFS 2015:27. Vidare så är denna föreskrift också tillämplig för alla tunnlar längre än 100 meter oavsett vilken typ av väg det handlar om. Detta på grund av att TSFS 2015:27 är beslutad med stöd av två av Transportstyrelsens bemyndiganden (plan och byggförordningen (2011:338) samt förordningen (2006:421) om säkerhet i vägtunnlar).

## Regler och tillsyn av regler

För tunnlar längre 500 meter är Transportstyrelsen tillsynsmyndighet och för tunnlar lika med eller kortare än 500 meter är kommunen tillsynsmyndighet. Kommunen har inte den specifika kompetens som krävs för att utöva tillsyn av tunnlar och är dessutom samtidigt både tillståndsgivande och tillsynande myndighet – här sker ingen trovärdig självgranskning.

Vi ser ett stort problem med att en organisation planerar, projekterar, bygger och driftsätter en anläggning, samtidigt som samma organisation har ansvar för tillstånd och tillsyn. Det finns därmed en risk för jävsförhållanden och för att granskningen inte sker med nödvändig stringens och opartiskhet. Av vad som hittills framkommit verkar kommunen inte ha den specifika kompetens som krävs för att utöva tillsyn av tunnlar. En ytterligare komplikation är att organisationen till viss del styrs politiskt.

Oavsett situationen gäller de beslutade reglerna enligt TSFS 2015:27. I denna finns inga övergångsregler vilket innebär att den ska tillämpas på alla objekt oavsett hur långt in i byggprocessen man är.

De regler som gäller för olika tunnllängder framgår av Transportstyrelsens informativa sammanställning.

<https://transportstyrelsen.se/globalassets/global/vag/sakerhet/20160412-informativ-sammanstallning.pdf>

Eventuella undantag från TSFS 2015:27 kan enbart godkännas av Transportstyrelsen oavsett tunnllängd.

Den totala tunnllängden, dvs "det längsta körfältets längd i den helt inneslutna delen" består av infartstunneln + längden av terminalen + bredden av terminalen + längden av terminalen + utfartstunneln. Det är sammanlagt ca 900 meter (140 + 300 + bredden av terminalen + 300 + 140)

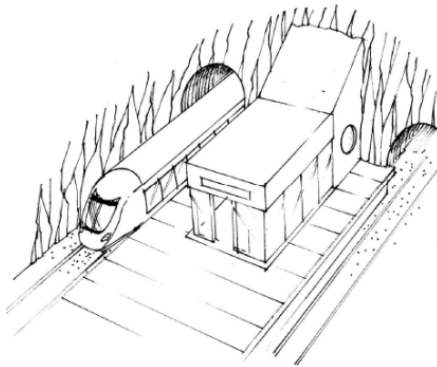
## Vilken typ av byggnadsverk är Katarinaterminalen?

Vi anser att definitionen av begreppet tunnel omfattar Katarinaterminalen i den markerade formuleringen av definitionen nedan.

*en minst 100 meter lång väg omsluten av jord eller berg eller en konstruktion som medger att fordon kan föras under t.ex. högre belägen mark, byggnader eller vatten.*

Den 31 januari 2018 trädde dessutom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:119) om personsäkerhet i tunnlar och plattformsrum för tunnelbana och spårväg i kraft. I den definieras begreppet plattformsrum som

*plats eller utrymme, endast för utbyte av resande, med omslutande konstruktioner som begränsar fritt luftflöde. Plattformsrummet har samma utbredning som plattformen och den del av trafikutrymmet som ligger i direkt anslutning till plattformen. Det begränsas av tunnelmynningar, väggar eller dörrar till tillträdes- och utrymningsvägar enligt följande figur.*



Det ligger nära till hands att tillämpa denna definition analogt även på Katarinaterminalen eftersom den går att tillämpa både på spårväg och tunnelbana. I den tillhörande konsekvensutredningen (TSF 2017-119) finns inga detaljer som begränsar tillämpningen till endast spårbunden trafik. Eftersom det genom beslut av föreskriften har slagits fast att plattformsrum enligt definitionen i TSFS 2017:119 ligger inom Transportstyrelsens bemyndigande, innebär det följdenligt att även busstationer såväl under mark som överdäckade ligger inom Transportstyrelsens bemyndigande enligt PBF då detta också avser en trafikplats med resandeutbyte.

Enligt detta resonemang är det tydligt att Katarinaterminalen ska anses vara ett plattformsrum och att TSFS 2017:119 bör tillämpas analogt i brist på andra regler för den här typen av anläggningar. 3 kap 3 § i TSFS 2015:27 bör därför vara tillämplig här utifrån texten

*För tunnlar som har en speciell utformning eller speciella förutsättningar avseende parametrarna i dessa föreskrifter, ska en riskanalys genomföras. Den ska vara utgångspunkt för att bestämma om riskreducerande åtgärder behöver vidtas.*

Dessa åtgärder är dock enligt TSFS 2015:27 enbart ett komplement till alla övriga regler och allmänna råd som anges i TSFS 2015:27.

Det är därför slutligen viktigt att notera, att om Katarinaterminalen och den anslutande tunneln inte omfattas av gällande regler måste denna brist snarast åtgärdas. Enbart härigenom säkerställs säkerheten i alla pågående och kommande projekt, t.ex. Bus rapid Transit (BRT) och delar av Förbifart Stockholm, som inkluderar specifika busstunnlar.

# Grunder för att Katarinaterminalen ska omfattas av lagen om tunnelsäkerhet

## Trafikantsäkerhet

I lagen om tunnelsäkerhet (2006:418) stadgas:

**1 § Denna lag gäller säkerhet för trafikanter i vägtunnlar som är längre än 500 meter.**

**2 § I denna lag betyder tunnelns längd: det längsta körfältets längd i den helt inneslutna delen, väg: en sådan väg, gata eller annan led som allmänt används för trafik med motorfordon**

## Kommentar till 1 §:

Den föreslagna sträckan i detaljplanen är ca 900 meter varför längdkriteriet är uppfyllt.

Tunneln har därutöver anslutningsramper för in- och utfart under Saltsjöbanan, skilda från annan trafik. Den totala längden att köra är 1200 meter i avgränsad fil, varav 900 meter i berg.

## Trafikanter

I DS 2005:018 (Promemoria Säkerhet i vägtunnlar, Departementsserien 2005:18) kommenteras 1 § i avsnitt 7.1):

”I första stycket klargörs dels att lagen gäller säkerhet för trafikanter i vägtunnlar, dels att endast tunnlar som är längre än 500 meter omfattas. Genom begränsningen till trafikanter utesluts de säkerhetsfrågor som aktualiseras, i första hand under byggskedet, i förhållande till arbetsmiljön. De frågorna regleras således uteslutande i arbetsmiljölagstiftningen.”

[http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/departementsserien/sakerhet-i-vagtunnlar-del-1\\_GTB418](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/departementsserien/sakerhet-i-vagtunnlar-del-1_GTB418)

I förordningen 2001:651 definieras trafikant enligt följande:

”Trafikant: Den som färdas eller annars uppehåller sig på en väg eller i ett fordon på en väg eller i terräng samt den som färdas i terräng”

[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2001651-om-vagtrafikdefinitioner\\_sfs-2001-651](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2001651-om-vagtrafikdefinitioner_sfs-2001-651)

I 2 kap 1 § Trafikförordningen första stycket, Allmänna regler om vägtrafik, Grundbestämmelser, definieras också vilka som är trafikanter. I kommentarer till vägtrafiklagstiftningen (Trafikkommentarer / Maria Ceder, Erik Olsson, Eva Römbö, Åsa Ståhl. Stockholm: Wolters Kluwer, 2016) står:

”Här finns i 1 st. den allmänna regeln om vägtrafik. Denna regel utgör grundvalen för trafikregelsystemet och gäller alla vägtrafikanter, dvs. såväl gående som de som färdas med fordon av något slag.”

Busspassagerare bör därför räknas in i de som trafikerar terminalen. Eftersom lagen för säkerhet i vägtunnlar gäller trafikanter är den också till för att skydda de passagerare som färdas i bussar.

### **Kommentar till 2 §:**

” 2 § I denna lag betyder tunnelns längd: det längsta körfältets längd i den helt inneslutna delen, väg: en sådan väg, gata eller annan led som allmänt används för trafik med motorfordon,”

#### **Tunnelns längd**

”I denna lag betyder tunnelns längd: det längsta körfältets längd i den helt inneslutna delen”

Det längsta körfältets längd i den helt inneslutna delen är 900 meter.

#### **Väg**

”Väg: en sådan väg, gata eller annan led som allmänt används för trafik med motorfordon, är att betrakta som väg ”

### **Undantag för ex. industrianläggningar och gruvdrift ej tillämpbara**

I proposition 2005/06:168 Säkerhet i vägtunnlar, sida 54, anges i författningskommentaren till 2 §:

*Definitionen är utformad med 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner som förebild. Utformningen medför att tunnlar exempelvis i industrianläggningar eller i samband med gruvdrift, där det kan förekomma viss motorfordonstrafik, inte omfattas av lagen. I dessa fall kan trafiken inte anses allmän.*

Detta undantag kan inte anses tillämpligt på bussterminalen. När det i propositionen talas om undantag för viss motorfordonstrafik som inte anses allmän, gäller det helt avgränsade anläggningar med ett begränsat antal trafikanter. Säkerheten i industrianläggningar och gruvor regleras i arbetsmiljölagstiftningen varför detta undantag ligger helt i linje med, och kan ses som ett komplement till, att lagen om tunnelsäkerhet är begränsad till att gälla trafikanter. Lagen om säkerhet i vägtunnlar gäller inte under byggskedet. Se kommentar till 1 § ovan.

Undantaget skulle hypotetiskt enbart kunna vara tillämpligt om passagerarna stiger av bussarna innan de körs in i terminalen, varvid bussförarna skulle skyddas av arbetsmiljölagstiftningen.

Busstrafiken kommer att vara omfattande och utföras av olika entreprenörer. Visserligen kommer den bedrivas i SL:s regi, men trafiken kommer att vara allmän på det sättet att bussarna är allmänt tillgängliga för trafikanterna. Lagen är till för trafikanters säkerhet i tunnlar varför trafiken måste anses som allmän när allmänheten åker med bussarna.

Antalet resenärer som ska passera bussterminalen dagligen uppges av Staden vara 30 000 – 44 000.

I Miljökonsekvensbeskrivningens sammanfattning står på sid 119:

”de närmare 30.000 passagerare som använder terminalen dagligen.”

<http://insynsbk.stockholm.se/Namnd/Startsida/Aktuellt-arende/?JournalNumber=2014-12434&DataSource=3&MeetingId=15924301>

På sidan 6 anges:

”Bussterminalen har under maxtimmarna mellan 200 och 300 ankomster och avgångar per timme. Prognosen för bussterminalen 2030 är ca 44000 passagerare per dygn.”

### **”Varje led eller plats kan vara en väg”**

I kommentarerna till trafiklagstiftningen (Trafikkommentarer / Maria Ceder, Erik Olsson, Eva Römbo, Åsa Ståhl. Stockholm : Wolters Kluwer, 2016) (2 § LDEF sida 35) står:

”Väg definieras i FDEF. Väg är inte endast sådan led eller plats som närmast kommer i tanke, t.ex. gata och torg. Varje led eller plats kan vara en väg. För att en led eller plats ska anses vara väg krävs dock att vägen uppfyller kraven enligt någon av de tre punkterna i definitionen.

Enligt punkten 1 ska vägen allmänt användas för trafik med motorfordon. ... som trafikeras av allmänheten i sådan omfattning att man praktiskt måste räkna med att motorfordonstrafik kan förekomma där”

”Enligt NVK:s mening bör vägtrafikreglerna gälla även i s.k. parkeringshus.”

Busspassagerare bör enligt definitionerna av trafikanter räknas in i den allmänhet som trafikerar terminalen med motorfordonstrafik. Bestämmelserna är inte begränsade till att endast räkna med fordon eller förare.