

Kurt Hultgren  
0707 88 44 77

2019-01-16

Refo skr 2019-03

**Transportstyrelsen**  
**601 73 Norrköping**

## **Begäran om Transportstyrelsens tillsyn av bussterminalen i Katarinaberget i Stockholm från resenärssäkerhetens synpunkt**

Resenärsforum är kollektivresenärernas riksorganisation. Resenärsforum är en konsumentorganisation som är medlem i Sveriges Konsumenter. Resenärsforum är också medlem i European Passengers' Federation, som omfattar 38 organisationer över hela Europa och för dialog med europeiska organ som Kommissionen och EU-parlamentet.

Kommunals sektion Nacka Värmdö organiserar busschaufförer från Keolis som kommer att använda bussterminalen i Katarinaberget.

Resenärsforum och huvudskyddsombud från Keolis Nacka Värmdö har tidigare riktat allvarliga invändningar mot den beslutade bussterminalen i Katarinaberget vars detaljplan nu har vunnit laga kraft. Ärendet har överklagats till både Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt och Mark och miljööverdomstolen. Vi ser fortfarande med mycket stor oro på säkerhetssituationen för passagerare och busschaufförer, eftersom allmänheten i hög grad kommer att utsättas för risker som inte ser ut att ha granskats seriöst i den hittillsvarande processen.

Eftersom Transportstyrelsen har tillsynsansvaret för trafik såväl på väg som på järnväg begär nu Resenärsforum och Huvudskyddsombudet för busschaufförerna på Keolis Nacka Värmdö att Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över bussterminalens säkerhet.

Vår oro grundar sig på att bussbränder är särskilt allvarliga och dessvärre inte ovanliga.

En bussbrand i en innesluten terminal, som Katarinaterminalen, är också mycket allvarligare än en bussbrand ute i det fria. I första hand oroas vi av bussars snabba brandförlopp och mängden dödande rökgaser som bildas.

Rökgaser, som träffar det kalla berget, sjunker ner efter väggarna och blockerar snabbt utrymningsvägar. De stoppar därmed utrymning och räddningsarbete förhindras eftersom rökdykarmasker kladdas igen. Förhållandena i terminalen liknar de i vägtunnlar men skiljer sig mot andra stora offentliga lokaler. Där är tak- och väggmaterial normalt varmare och den kylande effekten är mycket svagare.

En sprinkleranläggning är planerad men den når inte brandhärddar inne i bussar, och dess inverkan på förloppet kan därför inte väntas ha någon större betydelse för gasutvecklingen. Sprinkler kan möjligen dämpa brandspridningen, men bussbränder sprids huvudsakligen med strålningsvärme. Bussarna skall dessutom parkeras så tätt att sprinklers knappast kan ha någon större betydelse. Det finns också en risk att sprinklern slår ner de giftiga rökgaserna mot marken.

Att evakuera rökgaser så att de inte når resenärerna är i praktiken omöjligt.

- Tiden att få luft/rökmassan i rörelse måste vara mycket kort och evakueringen måste överträffa mängden bildade rökgaser. Det är stora luftmängder som måste sättas i rörelse.
- Ventileras det för mycket kan en blästereffekt uppstå så att brandutvecklingen därmed påskyndas, som när man blåser fart på en brasa.

Vid ett brandtillfälle i högtrafik kan ca 5000 personer befinna sig i bussterminalen. Resenärsforums styrelse är mycket starkt angelägen om att undvika en instängd situation som vid diskoteksbranden i Göteborg (63 döda) och branden på MS Scandinavian Star (159 döda).

Eftersom det inte är praktiskt möjligt för räddningspersonal att ingripa blir det i praktiken våra anslutna, dvs kollektivtrafikresenärerna, och busschaufförerna som får ta hela ansvaret för räddningsarbetet.

## **Aktuellt regelverk**

Under senare år har det skett förändringar av regelverket som kan beröra bussterminalen. I Bilaga 1 för vi ett resonemang kring regelverken, som vi menar är relevant för bedömning av den framtida utformningen.

Anläggningen är komplex och i Bilaga 2 finns en förteckning över systemhandlingar som kan ge en sammanfattande information och underlätta bedömningen av de sakförhållanden vi bedömer som viktiga.

Vår bedömning är att anslutande tunnel och själva Katarinaterminalen omfattas av Transportstyrelsens föreskrift (2015:27) om säkerhet i vägtunnlar. Den ska således tillämpas på dessa två anläggningar eftersom inga övergångsregler finns. För specifika delar som inte går att tillämpa direkt bör regler för plattformsrums tillämpas enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:119) om personsäkerhet i tunnlar och plattformsrums för tunnelbana och spårväg.

Vi anser även att Katarinaterminalen med dess in- och utfart omfattas av Lagen om säkerhet i vägtunnlar (Lag 2006:418) då dels

- "det längsta körfältets längd i den helt inneslutna delen" är ca 900 meter räknat från den plats i infarten där bussarna kör in i berget till när de passerar samma plats på väg ut
- det är "en sådan väg, gata eller annan led som allmänt används för trafik med motorfordon" där det färdas mellan 30 000 och 44 000 busstrafikanter i terminalen dagligen enligt Staden.

## Frågor till Transportstyrelsen

Vi har gjort en genomgång av regelverket med anknytning till bussterminalen. Med anledning av detta ställer vi några frågor till Transportstyrelsen.

1. Är anslutande tunnel till Katarinaterminalen en tunnel enligt definition i TSFS 2015:27? Om inte, vad är resonemanget?
2. Är Katarinaterminalen en tunnel enligt definition i TSFS 2015:27? Om inte, vad är resonemanget?
3. Omfattas anslutande tunnel till Katarinaterminalen och Katarinaterminalen av TSFS 2015:27? Om inte, vad är resonemanget?
4. Om anslutande tunnel omfattas av TSFS 2015:27, vem har då tillsynsansvaret?
5. Om Katarinaterminalen omfattas av TSFS 2015:27, vem har då tillsynsansvaret?
6. Om ert svar är att det saknas regler för Katarinaterminalen, är det lämpligt att tillämpa TSFS 2017:119 i tillämpliga delar för att säkerställa en godtagbar säkerhet? Vilka delar är lämpliga?
7. Omfattas Katarinaterminalen och anslutande tunnel av Lagen om säkerhet i vägtunnlar (Lag 2006:418)? Om inte, vad är resonemanget?

Säkerhetsfrågorna för kollektivresenärerna och anställda i branschen är en mycket högt prioriterad fråga för Resenärsforum och fackförbundet Kommunal, inte minst därför att kollektivtrafikresandet under de närmaste åren beräknas öka ytterligare snabbare än hittills. Vi önskar ett klargörande så snart som möjligt.

För Resenärsforum

  
Christina Axelsson  
Ordförande

För Kommunal Keolis, Nacka Värmdö

  
Lars Öberg  
Huvudskyddsombud Keolis, Nacka Värmdö

#### Bilagor

Bilaga 1. Resonemang kring regelverken

Bilaga 2. Ritningsförteckning mm angående Katarinaterminalen