



Nacka Miljövårdsråd

Nacka Miljövårdsråd är en partipolitiskt och religiöst obunden **förening**, grundad 1969, med både enskildapersoner och nackaföreningar som medlemmar. Miljövårdsrådet verkar för en god boende-, arbets-, trafik- och fritidsmiljö. Nacka Miljövårdsråd är remissorgan i kommunala planfrågor.

Nacka 2017-04-18

Mark och Miljödomstolen
Stockholms stadsbyggnadskontor
Registraturen
Box 8314
104 20 Stockholm

Kopia till:
Nacka Kommun
trafik@nacka.se

Överklagande av detaljplan för bussterminal i Katarinaberget, Dnr 2014-12434

Nacka Miljövårdsråd överklagar Stockholms Stadsbyggnadsnämnds beslut 2017-03-20 att anta detaljplan för Södermalm 7:87 (bussterminal i Katarinaberget, Dp 2014-12434)

YRKANDE

Nacka Miljövårdsråd yrkar att Mark och Miljödomstolen upphäver Stockholms Stadsbyggnadsnämnds beslut att anta detaljplan för Södermalm 7:87 (bussterminal i Katarinaberget).

GRUNDER

Nacka Miljövårdsråd anser att säkerhetsaspekterna i det antagna förslaget till detaljplan inte är tillräckligt utredda, samt inte uppfyller gällande säkerhetsnormer.



Nacka Miljövårdsråd
<http://www.nackamiljo.se>
ordf@nackamiljo.se
tel: 08-773 3283

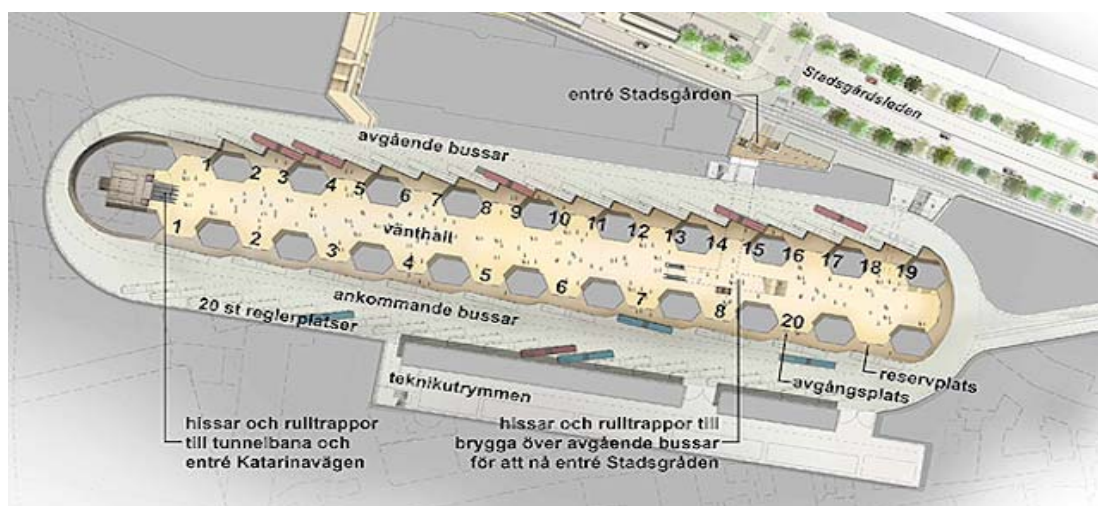
Adress:
c/o Jan Åman
Plommongatan 9
138 31 Älta

Att inte göra en riskanalys på en offentlig plats med så många människor som möjliga offer vid en eventuell brand är FELHANTERING och borde anses vara olagligt att inte utreda riskerna för att därmed göra ett åtgärdsprogram för att minimera riskerna för de tusentals trafikanter som beräknas nyttja bussterminalen i Katarinaberget.

Enligt Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB) är målet att inga människor skall omkomma till följd av brand. Att inte göra en brandriskanalys av en så stor offentlig plats med så många möjliga tiotusentals offer är inte förenligt med Brandskyddet.

Alla medborgare ska enligt Trafikförvaltningen ha rätt till en kollektivtrafik som är säker, trygg, komfortabel, orienterbart och tillgänglig.

Säckstationslösning:



Den föreslagna konstruktionen är helt oprövad, d.v.s. denna lösning finns inte någon annanstans i världen, och är således ett helt nytt koncept.

WSP:s bedömning att konstruktionen är ”relativt öppen” framstår som ovederhäftig. Det säger sig själv att en terminal utan möjlighet till genomfart är mera sluten än öppen.

Kapaciteten är begränsad till 40 bussar, d.v.s. busstrafiken österifrån (Nacka/Värmdö) och kan inte utökas; dels p.g.a., det i förväg fastställda utrymmet och dels pga att anslutning västerifrån saknas.

Modellen/illustrationer

En 3-dimensionell modell av konstruktionen saknas, vilket gör det omöjligt att skapa sig en helhetsbild. Det hade behövts en sektionsritning, d v s ett vertikalt snitt genom berget med måttuppgifter för att få en uppfattning om terminalens läge. Uppgiften att terminalens golv ligger fem meter under havsnivån redovisas, men inte att den ligger hela arton meter under marknivån som är Katarinavägen.



Utrymningsvägar för bussar och resenärer

Katarinaterminalen har en komplicerad trafiksituation, vilket bussförarfacket påpekat. Ledbussar backar i riktning mot passerande trafik. Utrymmesmarginaler för undanförsling och parkering av havererade fordon är små. Den 250 m långa infarten har vänstertrafik (utan avskiljande barriär mellan de två körfälten). Infarten har en krök vid tunnelmynningen.

Tillfarten till bussterminalen i berget är 250 m lång, därav 100 m i en 8,5 m bred nedåtgående ramp från Stadsgårdsleden. Bussarna går i vänstertrafik. I tillfartstunneln och rampen kan upp till tio bussar med sammanlagt 750 personer befinna sig.

Mellan körfälten i rampen finns en 0,5 m bred upphöjning. Denna är avsedd för utrymning i händelse av brand eller stopp i trafiken. Remsan upphör innan rampen når gatuplanet. Remsans ringa bredd gör att den lätt blir blockerad. Utrymning med rullstol och dylikt är inte möjlig.

Uppsamlingsplats vid den hårt trafikerade Stadsgårdsleden saknas, vilket är en helt remarkabel brist. Det behövs även uppställningsplatser för ambulansens fordon, brandkårens fordon, polisens fordon etc, stora områden kan behöva spärras av, det är svårt att åstadkomma detta på Stadsgårdsleden.

I planbeskrivningen anges att uppställningsplatser för räddningsfordon sker på allmän plats vilket framförallt är Katarinavägen och Stadsgårdsleden. Det bör klargöras ytterligare om uppställningsplatserna på allmän plats kan innebära att räddningsfordon riskerar blockera övrig trafik och deras framkomlighet, exempelvis linjebussar lokaltrafik. Detta i och med behovet av att ta en stor yta i anspråk för flertalet räddningsresurser vilket kan innebära förseningar osv då en räddningsinsats bedöms kunna bli långvarig.

Bedömningen av hur många personer som samtidigt kan befinna sig i terminalen är avgörande för utrymningsplaneringen. Om det uppstår stopp i trafiken fylls terminalen på med passagerare som inte kommer iväg. För att det maximala antalet passagerare i hallen inte ska överskridas vid trafikstopp krävs tillträdeskontroll, vilket dock inte behandlas i systemhandlingen.

Tiden för total utrymning består enligt utredarna av tre delar:

1. Varseblivningstid
2. Förberedelsestid
3. Förflyttningstid.

Summan av tiden för de tre momenten skall underskrida den tid vid vilken ”*kritiska förhållanden*” uppstår. Vid ”*kritiska förhållanden*” har temperatur, rökmängd m.m. överskridit den nivå som kan uthärdas.

Säkerhetskonceptet i bergsterminalen bygger på samma grundläggande princip som samtliga moderna infrastrukturanläggningar, d.v.s. att möjlighet till självutrymning skall finnas och bedöms vara viktig. Det innebär att resenärer förväntas själva kunna



utrymma till säkerhet och inte vara beroende av assistans från räddningstjänsten. Självutrymning prioriteras!

Utredarna säger också: ”*Det kommer att krävas en väl utbildad och tränad utrymningsorganisation*”. För att lugna de väntande och hindra att de blockerar för dem som kan gå för egen maskin ska det alltså finnas en insatsstyrka.

En fråga är om bussoperatören Keolis kan beordra anställda att gå ner i terminalen vid brand. Brandförsvaret kommer sannolikt inte att göra det om det föreligger för stora risker, till exempel vid utsläpp av biogas. Detta av hänsyn till personalens säkerhet. Räddningstjänstens instruktioner rekommenderar i sådana fall ett säkerhetsavstånd på 300 meter.

En insats med en blåljusbil kan endast ske genom den 250 m långa infarten, riktad österut. Risken är stor att infarten blockeras av ingående och utgående bussar.

Även bärgningsfordon som tillkallas för att forsla undan havererade bussar i terminalen kan på samma sätt bli hindrade i infarten.

Brandrisker/säkerheten

Bussterminalen är en avancerad anläggning som inte kan jämföras med någon annan bussterminal i landet. Förutsägbarheten är därför låg. Därför tog Stockholm stad och Stockholms läns Landsting fram ett specifikt säkerhetsmål för bussterminalen. För att klara säkerhetsmålen och kraven som ställs måste ett flertal tekniska installationer finnas tillsammans med organisatoriska åtgärder genomföras av verksamhetsutövaren innan terminalen kan tas i drift.

Vad händer om dessa specifika säkerhetsmål inte kan infrias?

Det saknas en riskanalys där målet är att förebygga dödsfall hos resenärerna som använder bussterminalen.

Plankartan reglerar inte några skyddsåtgärder vars huvudsyfte är att hantera risken med fordonsgasbussar.

- Varför är inte explosion identifierad som en risk?
- Länsstyrelsen saknar ett tydligt ställningstagande från Stockholms kommun gällande uppföljning av säkerhetsmål och säkerhetskoncept. Varför saknas detta?
- Varför har man räknat med en istället för två bränder per hundra bussar?
- Varför är inte sannolikheten för ett haveri utförligt förklarad som en identifierad risk?
- I Länsstyrelsens lågpunktskarta samt i Stockholms stads skyfallsmodellering ses att vatten kan ansamlas längs Stadsgårdsleden vid kraftig nederbörd. Länsstyrelsen framhöll i samrådsskedet att nedgångar och entréer bör höjdsättas och utformas på ett sådant sätt som minskar risken från översvämning och störningar i trafiken vid skyfall. Varför saknar Länsstyrelsen fortfarande ett resonemang om översvämningensrisken från kraftig nederbörd? Här är risken för drunkning stor, detta har inte heller gjorts i en riskanalys.



- Platsen vid utrymningsvägarnas mynning har vid några lokaliseringar angetts medföra risk för påkörning av de personer som utrymmer. I riskbedömningens, kap. 7.2.5.2 samt 7.2.5.3, anges att det är platserna vid entré Lokatten samt in- och utfartstunneln som risk för påkörning av biltrafik föreligger för de personer som utrymmer. Varför föreligger dessa risker?
- Trafikförvaltningen efterfrågar fortsatt en tydligare beskrivning av gångflödena i bytespunkten och terminalen i sin helhet. För att få en förståelse för gångflödena i bytespunkten främst mellan bussterminal, tunnelbana och stadsbussar ser ut så menar Trafikförvaltningen fortsatt att en gångflödesanalys bör genomföras och bifogas till planbeskrivningen. Varför har det inte gjorts några gångflödesanalyser?

En bussterminal i ett bergtrum är ett slutet utrymme. Det skapar giftig rökgas vid brand, och det är röken som är farlig. Faktum är att bussterminalen i Katarinaberget ur vissa perspektiv kan bli än farligare än ett slutet område på grund av att väggar och tak håller sig kalla. Det kyls ner rökgaserna effektivare än i en byggnad där tak och väggytor lätt värms upp av heta gaser. Gasen närmast berget som kyls blir tyngre än den omgivande varma gasen och faller ner för väggarna mot nödutgångarna, som därmed blir omöjliga att utnyttja och gör att det stängda rummet kan förvandlas till en fälla för många trafikanter.

Trafikytan respektive passagerarhallen är egna brandceller. Trots detta är avsikten att utrymning ska kunna ske via den angränsande brandcellen, alltså passagerarhallen till trafikytan och vice versa. Dörrpartierna måste samtidigt kunna släppa igenom människor och hålla tätt mot hetta och rök. Glaspartierna skall också motstå brand och explosion. Det finns ingen utarbetad lösning för detta komplicerade problem.

Åtskilliga dörrvarianter har prövats teoretiskt och inte befunnits hålla måttet, vilket rimligen borde innebära att kan terminalen inte borde genomföras innan dessa dörrar konstruerats som kan klara uppgiften.

Efter en brand eller annan katastrofsituation kan bussterminalen även bli obrukbar. Hur kan man investera i ett projekt som kan resultera i en helt obrukbar anläggning?



Nacka Miljövårdsråd anser inte att det är möjligt att inom den föreslagna detaljplanens ram skapa en resilient, välfungerande, långsiktigt hållbar och tillräckligt säker bussterminal i Katarinaberget. Av den anledningen yrkar vi på att Mark och Miljödomstolen upphäver beslutet.

Kollektivtrafik som används av tiotusentals människor varje dag borde läggas på markytan.

För Nacka Miljövårdsråd

.....
Jan Åman
Ordförande

Detta överklagande är utlagt på webben som
<http://nackamiljo.se/overklagandebusslussen2.pdf>

Referenser:

<http://slussen.org/wp-content/uploads/2016/07/160704-yttrande-%C3%B6ver-Katarinaterminalen.pdf>

<http://www.byggvarlden.se/nya-slussen-bli-ett-langvarigt-provisorium-med-trafikproblem-2000/blog.html>

<https://mitti.se/nyheter/trafik/mycket-bussterminalen-slussen/>

<http://www.bussmagasinet.se/2013/09/nej-fran-stockholm-till-miljardnota-for-bussterminal/>

<http://slussenplanb.nu/wp-content/uploads/2014/11/Samh%C3%A4llsekonomisk-j%C3%A4mf%C3%B6relse-av-tv%C3%A5-alternativ-f%C3%B6r-ombyggnad-av-Slussen-nov-2014.pdf>

<http://www.varmdo.se/arkiv/nyheter/finansieringenavennybussterminalislussenarklar.5.5ee878d5146f0d7c62a7a39.html>

http://infobank.nacka.se/handlingar/Kommunstyrelsen/2016/2016-06-20/00_Protokoll_KS_2016-06-20.pdf (sid 21)



Nacka Miljövårdsråd
<http://www.nackamiljo.se>
ordf@nackamiljo.se
tel: 08-773 3283

Adress:
c/o Jan Åman
Plommongatan 9
138 31 Älta