



2021-03-23

Ert dnr: TSF 2020-163

vag@transportstyrelsen.se

Handläggare: Lars Sandberg

Remissvar angående Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Årligen görs mer än 1,66 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 90 procent av förnybara drivmedel. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.

Sammanfattning av promemorians förslag

Transportstyrelsen, som är bemyndigad att ge ut föreskrifter för egenskapskrav för gator, vägar, järnvägar, spårvägar och tunnelbana, har bedömt att föreskrifterna för byggnation av vägar och gator är föråldrade och man vill också införa föreskrifter för byggnation av tunnelbana och spårväg där det idag saknas motsvarande reglering. Transportstyrelsen har därför utarbetat förslag till föreskrifter och allmänna råd om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor samt de anordningar som hör till dessa. Reglerna avser nedanstående egenskapskrav och ska gälla vid ny- och ombyggnation.

- Säkerhet i händelse av brand (exklusive tunnlar)
- Skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljö
- De krav avseende bärförmåga, stadga och beständighet som inte behandlas EU-gemensam reglering
- Krav och allmänna råd kopplat till klimatanpassning

Enligt Transportstyrelsen är förslaget till föreskrifter till stor del baserat på tidigare regelverk samt olika byggherrekra och branschpraxis. Syftet med föreskrifterna anges vara att de ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås och att därigenom få en förbättrad säkerhet, tillgänglighet, miljö och hälsa. Målet är att ställa tydliga, väl avvägda och funktionsbaserade egenskapskrav på byggande av väg, tunnelbana och spårväg och därigenom bidra till en godtagbar säkerhet vid användning och ett godtagbart skydd med hänsyn till hälsa och miljö samt förbättrad kostnadseffektivitet.



Transportstyrelsen anser vidare att förtydligande av vilka regler som ska tillämpas för vägar, spårvägar och tunnelbanor ska leda till regelförenkling och att projektering och byggande bedöms kunna bli tydligare, bättre och billigare med ett sammanhållet likformigt regelverk för vägar och spår.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Inledande synpunkter

Det föreslagna regelverket har direkt påverkan på byggnation av spårväg och tunnelbana, men även regelverket för vägar och gator påverkar kollektivtrafikens förutsättningar. Därutöver har regler för byggnation av gator och vägar generellt en påverkan på förutsättningarna för regionernas utveckling, exempelvis vilka krav och kostnader som uppkommer vid genomförande av objekt i länsplanen.

Den viktigaste synpunkten på förslaget är att det riskerar att leda till stora kostnadsökningar vid nybyggnad av tunnelbana och spårväg beroende på utökade krav på skyddsutrymme.

Svensk Kollektivtrafik är generellt tveksamma till nyttan av att samla föreskrifter för vägar, gator, spårväg och tunnelbana i ett och samma regelverk, eftersom det riskerar göra regelverket för respektive byggnadstyp svåröverskådligt. I förslaget finns också en del otydligheter kring vad som ska gälla för *väg* respektive *bana* (spårväg, tunnelbana).

Förslaget innehåller i vissa delar brister avseende kollektivtrafikens perspektiv och förutsättningar, exempel

- Krav för vägar och gator utformade för att uppfylla behov för lastbilar, men inte för bussar som exempelvis har lägre markfrigång.
- I förslaget finns regler kring minimiavstånd mellan vägar och banor (spårväg) som kan vara praktiskt svåra att uppfylla inom befintliga gaturum.
- För tunnelbana anges krav på större säkerhetsutrymme i förhållande till Trafikförvaltningen i Stockholms regelverk.

I vissa fall föreslås nya regler inom nya områden där det skulle behövas kompletterande vägledning för hur kraven ska genomföras. Exempel på detta är krav på utformning av belysning för att minimera störningar på djurliv, passager för djur samt växtlighet på vägars och banors sidområden.

Svensk Kollektivtrafik anser att förslaget på föreskrift är svårläst. Samtliga föreskrifter som gäller för tunnelbana bli lättast att ta till sig om de var samlade i en föreskrift för tunnelbanor likt de aktuella föreskrifter som redan finns. Upplägget öppnar upp för större risk för felskrivningar och feltolkningar. Svensk Kollektivtrafik föreslår därför ett mer uppdelat regelverk för de olika trafiklagen, alternativt att det blir mycket tydligare vad som gäller för bana respektive väg.

Föreskrifterna gäller omväxlande för *väg* eller *bana*. Exempelvis föreskrifter i kap 4 visar på att det blir otydligt när föreskrifterna gäller för olika anläggningar. Första underrubriken i kap 4 är "*Utformning av vägmiljö*" i underliggande paragraf 1 till denna benämns dock "*väg*" och "*banor*". Fortsättningsvis finns



2021-03-23

generella underrubriker såsom "Material" eller "Belysning". Under rubrik "Säkra passager för djur" uttrycker paragraf 8 att den gäller för "Nya vägar eller banor" medan paragraf 9 inte anger specifikt för vilken anläggning föreskriften gäller för. Ska det tolkas som att paragraf 9 gäller för samtliga anläggningar, alltså både väg och bana?

Om nuvarande upplägg ska behållas så blir det ologiskt om vissa anläggningar inte beskrivs i denna förskrift, exempelvis järnväg.

I den föreslagna föreskriftens avsnitt om vägtrafik är generellt lastbilar normerande. I vissa fall har busstrafik annorlunda krav, exempelvis har låggolvsbussar lägre markfrigång. Svensk Kollektivtrafik föreslår därför att busstrafikens behov i större utsträckning arbetas in i föreskriften i samarbete med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Konsekvensen kan annars bli att städer, gator och vägar byggs på ett sätt som gör det farligt eller till och med fysiskt omöjligt att trafikera med busstrafik.

Svensk Kollektivtrafik anser att det är positivt att riktvärde till skydd för buller inte har införts i föreskrifterna avseende tunnelbana och spårväg då buller regleras på annat sätt.

Remissförslaget innefattar förslag till nya föreskrifter inom ett brett område. Svensk Kollektivtrafik undrar hur det säkerställs att rätt kompetens finns på kommunerna som ska utöva tillsyn över föreskrifterna.

Kostnadsdrivande krav

Svensk Kollektivtrafik vill inledningsvis ta upp att kravet på större skyddsutrymme för tunnelbana och spårväg enligt 6 kapitlet §9 innebär en allvarlig kostnadskonsekvens för nybyggnad av tunnelbana och spårväg. Det föreslagna kravet på skyddsutrymme ökar kravet på tunnelbredd med 1,5 meter för dubbelspårstunnlar och 0,65 meter för enkelspårstunnlar. Det innebär krav på större tvärsnitt på tunnlar för tunnelbana och spårväg samt ökat intrång i stadsmiljön för spårväg. För nybyggnad av tunnelbana bedöms ökningen av tunnarnas tvärsnitt bli 30 procent. För exempelvis tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen skulle detta innebära en kostnadsökning på cirka en miljard. kronor

Svensk Kollektivtrafik tolkar det som att undantag medges för de projekt som vid föreskrifternas ikraftträdande har en fastställd järnvägsplan eller järnvägsplan inlämnad för fastställelse (enligt 8 kap. Undantag). I så fall berörs inte tunnelbanans utbyggnad enligt Stockholmsförhandlingen. Svensk Kollektivtrafik utgår även från att projekten enligt Sverigeförhandlingen klassas som påbörjade enligt definitionen i 8 kapitlet Undantag. Dessa är avtalade mellan Sverigeförhandlingens parter med en finansieringsram och betalplan samt har en påbörjad planläggningsprocess. Kraven riskerar annars att leda till att avtalen i Sverigeförhandlingen inte kan hållas och att avtalade projekt inte kan genomföras.

Förslaget på utökade krav på skyddsutrymme bör inte genomföras då det leder till väsentliga fördyringar som riskerar att omintetgöra kommande nödvändiga projekt inom kollektivtrafikutbyggnad. Svensk Kollektivtrafik ser inte heller några relevanta motiv till kravet. Förslaget till förordning bör ändras så att det



2021-03-23

harmoniserar med Region Stockholms normer, som innebär 0,55 meters skyddsutrymme på ena sidan om spåret (vid dubbelspår på båda yttersidorna) samt att det är tillåtet med brist på skyddsutrymme på sträcka om max 15 meter.

Även om kraven inte direkt gäller befintlig anläggning kan kraven över tid även komma att påverka dessa, exempelvis vid ombyggnationer.

Även krav på utformning av vägar påverkar trafikens kostnader och i vissa fall möjligheten att överhuvudtaget bedriva trafik.

Det är därför viktigt att de krav som ställs är välmotiverade avseende vilken nytta som uppstår samt ekonomiska och andra konsekvenser.

Riskbedömning

Den föreslagna föreskriften har påverkan på svensk kollektivtrafik, framförallt avseende ny- och ombyggnation av kollektivtrafikens anläggningar. De nya reglerna kan därför medföra risk för att framförallt planerade projekt blir svårare eller dyrare att genomföra. Detta gäller kanske framförallt de områden där reglering idag saknas och där konsekvenserna av ett nytt regelverk är svårare att bedöma.

Konsekvenser för miljön

Den föreslagna föreskriften innebär att nya eller högre krav ställs inom vissa miljöområden, vilket bland annat bedöms kunna ha en positiv påverkan på närmiljön och djurliv. Samtidigt uppfylls många av kraven redan idag helt eller delvis genom de krav regionerna och andra ställer i egenskap av byggherre.

Sociala konsekvenser

Ifall regelverket skulle göra det avsevärt dyrare eller svårare att bygga ny infrastruktur så kan det leda till påverkan för resenärer och invånare längs dessa sträckor.

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § samt 3 §

Svensk Kollektivtrafik noterar att järnvägar inte innefattas av föreskriften – från yttre miljöperspektiv bör samma krav gälla för järnväg som för övriga spåranläggningar oavsett annan parallell prövning. Skillnaden mellan järnväg och *spårväg/tunnelbana* är att byggande av de förstnämnda regleras enligt lagen om byggande av järnväg medan det är möjligt för vid anläggande av tunnelbana och spårväg att tillämpa lagen om byggande av järnväg. Vid planläggning av järnväg tillämpas även miljöbalken (2-4 kap. och 5 kap. 3-5 §§) och fastställande av järnvägsplan jämföras med meddelande av tillstånd enligt miljöbalken.

Svensk Kollektivtrafik föreslår att förslagen till föreskrifter justeras att tillämpas även för järnväg men undantag för reglering av hälsa. Detta då fördjupad kunskap behövs om partikelhalter i tunnelmiljö från persontrafik på järnväg.

2 §

I förslaget till förordning anges att *"Föreskrifterna gäller vid nybyggnad, ombyggnad och annan ändring..."*, samt *"För ombyggnad eller annan ändring av*



2021-03-23

byggnadsverk behöver föreskrifterna endast tillämpas på de delar som byggs om eller ändras. Begreppet *"annan ändring"* behöver tydliggöras i den föreslagna föreskriften. PBL har en tydligare formulering som ger mindre utrymme för tolkning varför Svensk Kollektivtrafik föreslår att avgränsningen enligt PBL 8 kap 5 § ska gälla: *"Kraven i 4 § ska uppfyllas på så sätt att de*

1. uppfylls vid nybyggnad, ombyggnad och annan ändring av en byggnad än ombyggnad, och

2. med normalt underhåll kan antas komma att fortsätta att vara uppfyllda under en ekonomiskt rimlig livslängd."

3 §

Texten *"depåer på spårvägar och tunnelbanor samt deras tillfartsspår"* borde kompletteras med *utanför signalreglerade områden.*

6 §

Definition för *Trafikstyrningssystem*, som används senare som ett komplement till *Signalsystem*.

Det finns med definitioner för järnväg, som *järnvägsspår* och *järnvägsinfrastruktur*, vilken inte omfattas av förslaget till förordning.

Svensk Kollektivtrafik vill uppmärksamma att det i andra sammanhang finns ytterligare definitioner av varianter av spårväg. I exempelvis Trafikförvaltningens (Region Stockholm) *SSÄ SÄB-0030 Säkerhetskoncept för utformning av spårvägsanläggningar* används fem varianter, i remissen finns bara två (motsvarande 1 och 4).

1. Spårväg på särskild banvall
2. Spårväg i gatumiljö på reserverat utrymme
3. Spårväg i reserverat kollektivtrafikutrymme
4. Spårväg i gatumiljö i blandtrafik
5. Spårväg i gatumiljö över torg/öppen plats som delas med oskyddade trafikanter

8 §

Allmänna råd tycks i huvudsak avse i huvudsak väg. Det bör vara tydligare vad som gäller för bana.

2 kap. Bärförmåga, stadga och beständighet

8 §

I nuvarande och planerade projekt görs dimensionering för 100 års återkomsttid. I nuläget saknas underlag för att man ska kunna uttala sig om konsekvenserna av att räkna med 200 års återkomsttid och avråder därför från att Transportstyrelsen förordnar 200 års återkomsttid.

3 kap. Säkerhet i händelse av brand

Det bör observeras att exempelvis en busshållplats, där byggherre och väghållaren vanligen är kommun eller Trafikverket, trafikeras av andra, ofta flera



2021-03-23

olika trafikföretag, inklusive trafik upphandlad av RKM. Svensk Kollektivtrafik anser att paragrafen samt de allmänna råden bör omarbetas för att bli tydligare, exempelvis avseende ansvarsfördelning mellan olika aktörer och på vilken grund analysen kring antalet resenärer bör göras.

4 kap. Skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljö

1 §

Enligt rubriken gäller denna paragraf *"Utformning av vägmiljö"* men i föreskriften nämns *"banor"*. Otydligt för vilken miljö denna föreskrift gäller för.

2 §

I paragrafen anges att *"Hela vägmiljön ska anpassas till den referenshastighet som vägen är planerad för, så att energianvändning och emissioner minimeras."* och det allmänna rådet att *"Farthinder bör anläggas på ett sådant sätt att det är möjligt att hålla en jämn hastighet, så att bränsleförbrukning och oönskade utsläpp begränsas."*

Svensk Kollektivtrafik ser i grunden positivt på kravet, inte minst utifrån ett arbetsmiljöperspektiv för bussförarna, men bedömer utifrån erfarenhet att det kan vara svårt att genomföra i praktiken. Generellt har farthinder ofta en negativ inverkan på bussar i linjetrafik. Den praktiska lösning som kan vara möjlig är framförallt dynamiska gupp, dvs ett farthinder som enbart *"straffar"* fordon som kör fortare än den lagstadgade hastigheten på platsen. För andra typer farthinder är det vanligt med ojämna körningar och bussar tvingas att sänka hastigheten ner under 20 km/h.

En annan svårighet med regleringen är att farthinder inte bara används för att upprätthålla en jämn hastighet på en väg, utan ofta tvärtom används där hastigheten tillfälligt sänks från 50 km/h till 30 km/h förbi ett övergångsställe.

5 §

I allmänna rådet till 4kap 5§ görs hänvisning görs till BASTA eller motsvarande. Svensk Kollektivtrafik anser att allmänna rådet istället bör utformas enligt följande *"... bör ett kvalitetssäkrat system som för avveckling av farliga ämnen användas"*.

Vidare menar Svensk Kollektivtrafik att det är viktigt att inte enbart fokusera på farliga ämnen i produkten, utan att snarare lyfta farliga ämnen under produktens hela livscykel så att även produktionen av byggprodukten kommer med. En sådan justering skulle i så fall medföra att även 4 kap 5 § i föreskriften behöver justeras.

6 § - 10 §

Svensk Kollektivtrafik anser att i grunden att det är positivt med att i förordningen införa regler avseende belysning, passage för djur samt utformning av vägars och banors sidoområden. Det noteras också att Transportstyrelsen i konsekvensutredningen bedömer att merkostnaderna blir små eller försumbara. Förslaget till förordning är dock inte tydligt avseende omfattningen av de åtgärder som behöver vidtas och prioritering vid eventuella målkonflikter.



2021-03-23

Förslagen behöver därför, om de ska införas, kompletteras med tydlig vägledning.

14 §

Svensk Kollektivtrafik anser att förslaget till föreskrift är rimligt och väl avvägt för ny anläggning med avseende på partiklar.

5 kap. Säkerhet vid användning av vägar

1 §

Svensk Kollektivtrafik vill uppmärksamma på regleringar som idag saknas.

- Reglering saknas kring vad som gäller när regional kollektivtrafikmyndighets "topptavlor" ersätter vägmärke E22, exempelvis avseende topptavlornas kontrast, tydlighet mm.
- Det finns säkerhetsproblem med personer som rör sig på körytor exempelvis inom högtrafikerade bussterminaler. Idag saknas dock lagstiftning som möjliggör förbud för gående annat än på motorväg. Svensk Kollektivtrafik skulle här föreslå möjlighet till motsvarande regelverk som gäller för förbud mot obehöriga i spår.

6 §

För tung trafik är bredd och längd är alltid dimensionerande mått. Detta gäller både på rak väg, men vid kurva eller i cirkulationsplats måste ytterligare hänsyn tas till bussars ökade krav på bredd (i synnerhet då för bussfordon med extra lång hjulbas) varför breddökning ska göras. Vägbredden ska även kopplas till hastighet. Vid lägre hastigheter blir fordonets bredd dimensionerande för körfältsbredden, varför 3,5 meter i regel alltid är minimum, men kan behöva ökas upp vid högre hastigheter.

I det allmänna rådet anges att *"Stolpar för exempelvis övergångsställe eller hållplats bör placeras nära körbanekanten."* För att inte riskera att stolpar slås i av bussars backspeglar så bör rådet ändras så att inget får stå eller vara placerat närmare kantsten/körbanekant än 0,5 meter. Generellt är placering av föremål närmare kantsten än 0,5 m inte acceptabelt. Detta för att medge svepyta för överhäng vilket ofta är nödvändigt för tunga fordon. På väg utan kantsten ska körbanan räknas först 0,5 m ifrån asfaltkant.

10 § samt 24 §

Paragraferna och de allmänna råden bör kompletteras med beskrivningar som tar hänsyn till busstrafikens behov. En stadsbuss kan ha en markfrigång på 14 centimeter och längre hjulbas, svepyta och överhäng än en lastbil.

28 §

Första punkten föreslås utökas så att det också anges att vid om- eller nybyggnation måste alltid krav på körfältsbredd iakttas så att det inom själva vägområdet finns visst utrymme för att medge och kompensera för sladd, utan att fordonen riskerar att lämna körbanan.

35 §



2021-03-23

I paragrafen anges att *"Där en väg och en järnväg eller spårväg på särskild banvall löper parallellt ska minimiavståndet från vägbanekanten närmast spåret till spårets mitt vara*

- 1. 8 meter om kontaktledningsstolparna står mellan väg och spår,*
- 2. 5 meter om kontaktledningsstolparna står på motsatt sida om spåret, eller*
- 3. 4 meter vid oelektrifierat spår.*

Där en väg löper parallellt med en tunnelbana ska avståndet vara minst 5 meter från vägbanekanten närmast spåret till spårets mitt."

Det finns inget närmare motiv till regleringen annat än att det *"bedöms vara motiverat, eftersom det anknyter till gängse praxis i branschen."*

Svensk Kollektivtrafik anser att dessa krav kan komma att bli svåra att uppfylla i tätort där spårväg och tunnelbana normalt byggs och därmed medföra fördröjning av planerade projekt. Ett exempel är sträckning av Spårväg syd i Stockholm, vilken ska byggas nära allmänna vägar.

Eftersom den föreslagna regleringen inte avser spårväg som byggs i vägmiljö kan resultatet bli att spårväg som skulle byggas på egen banvall istället byggs som gatuspårsväg i blandtrafik. Detta kan medföra ytterligare risker för olyckor mellan olika trafikslag samt lägre nytta på grund av exempelvis lägre möjlig hastighet och därmed längre restider.

Det kan också konstateras att det angivna minimiavståndet i förslaget till förordningen inte harmoniserar med Elsäkerhetsverkets föreskrifter, Se 7 kap. 5§ i <https://www.elsakerhetsverket.se/globalassets/foreskrifter/2008-1-konsoliderad.pdf>

På grund av ovan nämnda praktiska problem, och att egentligt motiv för att införa regleringen tycks saknas, föreslår Svensk Kollektivtrafik att denna utgår.

6 kap. Säkerhet vid användning av spårvägar och tunnelbanor

8 §

Den refererade SS-EN 15273-3:2013 är en gammal version, det finns nyare version på SIS websida SS-EN 15273-3:2013+A1:2016.

9 §

I konsekvensbedömningen punkt 6.3.32 anges att *"... de föreslagna kraven om fritt utrymme inte bör ha någon betydande negativ påverkan på aktörerna. Det finns kortare sektioner av den befintliga tunnelbanan som inte uppfyller detta krav i dag."* Detta är inte korrekt, nästan alla sträckor av befintlig tunnelbana samt de som projekteras för nybyggnation uppfyller inte dessa krav. De föreslagna kraven får därför långtgående konsekvenser.

Det föreslagna kravet på skyddsutrymme ökar kravet på tunnelbredd med 1,7 meter för dubbelspårstunnlar och 0,4 meter för enkelspårstunnlar. Svensk Kollektivtrafik anser också att skyddsutrymme mellan spåren på ett dubbelspår ger en falsk säkerhet, då personal av misstag kan hamna i fria rummet för det andra spåret.



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2021-03-23

Förslaget till förordning bör därför ändras så att det harmoniserar med Trafikförvaltningen i Region Stockholms normer, som innebär 0,55 meters skyddsutrymme på ena sidan om spåret (vid dubbelspår på båda yttersidorna) samt att det är tillåtet med brist på skyddsutrymme på sträcka om max 15 meter.

16 §

Formuleringarna om *Trafikstyrning och signalering* antyder att fordonen är bemannade med förare. I förslaget till förordning behöver det vara tydligt att förordningen inte hindrar förarlös drift.

20 §

Formuleringen bör ta höjd för system där fordonen själva rapporterar sin position, så kallad CBTC.

22 §

Det bör inte finnas krav på sträcka fri från rörelse efter den säkrade rörelsens tänkta slutpunkt. Motsvarande säkerhet kan exempelvis uppnås genom sänkt hastighet inom den säkrade rörelsen.

28 §

Det allmänna rådet bör kompletteras med förtydligande från konsekvensutredningen om att föreskriften är ett funktionskrav. Detta för att ge anläggningsägaren fler möjligheter att klara syftet med föreskriften.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD Svensk Kollektivtrafik