

Stadens grupp för granskning av projektet Nya Slussen lämnade sin rapport 2015-01-31. Experternas kritiska synpunkter blev utsuddade i rapportens sammanfattningar. Här lyfter vi istället fram dem.

Experternas bedömning

6. Biltunnelns risker



Nödutgång endast på norra sidan

1 148 personer kommer att behöva lämna sina fordon vid brand. 630 av dessa personer finns i bussar. (Systemhandling Slussen 2.083 Stadsgårdsledstunneln –Utrymningsdimensionering sid 28)

Experterna uppmärksammar risker i biltunneln.

”Stadsgårdsledstunneln har särskilda risker som behöver beaktas: T-korsning med trafiksignaler, **enkeltörstunnel med dubbelriktad trafik**, lutning samt ilastningszon i anslutning till tunneln” (Underlag sid 45)

”Tydliga kriterier avseende acceptabla samhällskonsekvenser saknas i det granskade underlaget, t.ex. avseende hur långa avbrott i samhällsviktig infrastruktur som kan tolereras. I Stadsgårdsledstunneln saknas beslut om s.k. förhöjt skydd för att säkerställa att tunneln kan tas i drift snabbt efter en olycka.” (Underlag sid 45)

”Det är otydligt i dokumentationen vilken utrymningsstrategi som faktiskt gäller idag. I X1-TB-403-0001 från 2013-06-26 finns alla utrymningsvägar i den norra sidan av tunneln. Detta innebär att alla ska utrymma åt det hållet. Det är även otydligt hur man ska minimera riskerna för att utrymmande från den södra körbanan blir påkörda när de ska passera den norra körbanan.”

”Det är oklart hur ilastningszonen i Stadsgårdsledstunneln ska användas och hur man hanterar riskerna vid körfältsbyte in i och ut från ilastningszonen. Detta behöver beskrivas tydligare.”

”Eventuella risker med T-korsningen i tunneln behöver beskrivas tydligare.” (underlag sid 46)

5 körfält utan mellanvägg mellan körriktningarna

Kommentar:

Riskutredarna för Slussenprojektet säger så här:

”Med hänsyn till den höga trafikbelastningen, den komplexa trafiklösningen med ett tunnelrör med dubbelriktad mötande trafik och vägkorsning samt att samtliga fordonsslag trafikerar systemet, kan större olyckor förväntas som ger upphov till stora bränder och med katastrofala konsekvenser som följd”. Katastrofala konsekvenser definieras här som fler än tio allvarligt skadade eller omkomna.¹

De säger också: ”Ingen annan studerad tunnel har samma geografiskt utsatta läge eller komplexa trafiksituation som Stadsgårdsledstunneln.”²

I Sverige finns hittills ingen biltunnel utan vägg mellan körriktningarna. Trafikverket kommer med anledning av Stockholms hantering av biltunneln med ett nytt regelverk.

Källor: <http://bygg.stockholm.se/-/Nyheter/Slussen-/Granskningen-av-projekt-Nya-Slussen-klar>

<http://www.dn.se/debatt/stockholm-riskerar-att-fa-europas-farligaste-biltunnel>

<http://slussen.nu/images/dokument/granskning/140710-stadsgardsledstunneln-pm.pdf>

1 Systemhandling Slussen 2.082 Stadsgårdsledstunneln – Riskanalys sid19

2 ibid sid 17