

**PM Rotel V (Dnr KS 2021/10)**

## **Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:XX) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler)**

Remiss från Transportstyrelsen

Remisstid den 26 mars 2021

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

### Ärendet

Transportstyrelsen har remitterat Förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:XX) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler) bland annat till Stockholms stad för yttrande.

Transportstyrelsen föreslår nya föreskrifter och allmänna råd om tekniska egenskapskrav som ska uppfyllas vid byggande av vägar, gator, tunnelbanor och spårvägar samt de anordningar som hör till dessa. Föreskrifterna omfattar bland annat krav på utformning, materialval, dimensionering, kontroller och dokumentation samt riskanalyser och riskbedömningar. Syftet med föreskrifterna är att uppnå en reglering som ska bidra till en godtagbar säkerhet och ett godtagbart skydd med hänsyn till hälsa och miljö. Även förbättrad kostnadseffektivitet och ökad samhällsnytta ska uppnås, bland annat genom regelförenklingar. Föreskrifterna planeras träda i kraft den 1 november 2021.

Till remissen ingår även en konsekvensutredning, bilaga 2 till promemorian, samt förslaget till remiss för Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler), bilaga 3 till promemorian.

Stockholms stad har begärt och beviljats förlängd remisstid till den 26 mars 2021.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskydds-nämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden.

Exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har på grund av kort remisstid valt att svara genom var sitt kontorsyttrande.

*Stadsledningskontoret* ställer sig i huvudsak positivt till Transportstyrelsens förslag till föreskrifter och allmänna råd om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor. För att föreskrifterna ska kunna tillämpas i stads- och

tätortsmiljöer är det viktigt att de anpassas till det kommunala vägnätets förutsättningar och att de inte detaljreglerar. Stadsutvecklingsprojekt har olika förutsättningar vilket ställer krav på flexibilitet i både planering och genomförande.

Vad gäller förslaget om skyddsutrymme för tunnlar riskerar det att leda till stora kostnadsökningar vid nybyggnad av tunnelbana och spårväg. Projekten som ingår i Sverigeförhandlingen behöver klassas som påbörjade enligt definitionen för undantag. De nya kraven riskerar annars att leda till att avtalen i Sverigeförhandlingen inte kan hållas och att avtalade projekt inte kan genomföras.

Stadsledningskontoret efterlyser en konsekvensbedömning för olika aktörer. Stadsledningskontoret vill i sammanhanget betona det värdefulla med ett sammanhållet enhetligt regelverk och därmed förenklad tillämpning för de byggnadsverk som berörs.

*Exploateringskontoret* ställer sig generellt positivt till att Transportstyrelsen moderniserar och samlar ihop föreslagna föreskrifter och råd på ett sätt som förenklar införlivandet och användningen av dessa. Exploateringskontorets bedömning är att det inte bör ha några egentliga negativa konsekvenser för kontorets verksamhet, varken ur ett administrativt, planeringsmässigt eller kostnadsmässigt perspektiv då föreslagen reglering i stort överensstämmer med etablerad praxis som redan används. För att föreskrifterna ska kunna tillämpas i stads- och tätortsmiljöer är det viktigt att föreskrifterna anpassas till det kommunala vägnätets förutsättningar och att de innehåller övergripande funktionella krav istället för detaljreglering.

*Miljöförvaltningen* bedömer att Transportstyrelsens förslag grundar sig på en gedigen konsekvensutredning och att god hänsyn har tagits till miljö och hälsa. Miljöförvaltningen har främst synpunkter gällande luftkvalitet i tunnlar, som förvaltningen ser behov av att belysa.

*Stadsbyggnadskontoret* ställer sig positivt till att Transportstyrelsen tar ett samlat grepp om och uppdaterar föreskrifter och råd samt ställer sig bakom syftet med de föreslagna föreskrifterna. Ett samlat regelverk för vägar, gator, spårväg och tunnelbana leder till en enklare användning för branschens aktörer och underlättar för kommande revideringar. Ett samlat regelverk bedöms även minska utredningsbehovet och tydliggöra kravställandet. För att föreskrifterna ska kunna tillämpas i stads- och tätortsmiljöer är det viktigt att föreskrifterna anpassas till att staden ska kunna fortsätta växa och till det kommunala befintliga vägnätets förutsättningar. Stadsbyggnadskontoret har ett antal synpunkter kring regelverket i sitt remissvar.

*Trafikkontoret* ställer sig positivt till att Transportstyrelsen tar ett samlat grepp och uppdaterar föreslagna föreskrifter och råd. Ett samlat regelverk för vägar, gator, spårväg och tunnelbana leder även till en enklare användning för branschens aktörer och underlättar för kommande revideringar. Kontoret bedömer i sin verksamhet inga negativa konsekvenser i termer av omotiverade kostnadsökningar av föreslagen reglering. Det kan dock inte uteslutas att förslaget skulle innebära stora kostnadsökningar för andra parter i infrastrukturbranschen.

Till remissvaret bifogas även bilaga 1 från Trafikkontoret med kommentarer och synpunkter i en detaljerad lista.

Mina synpunkter

Stockholms stad ställer sig i huvudsak positivt till Transportstyrelsens förslag till föreskrifter och allmänna råd om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor.

Det är positivt att nationella riktlinjer för framtagande av riktvärden gällande luftkvalitet i tunnlar fastställs så att luftkvalitetfrågan hanteras på ett mer likartat sätt mellan projekt. Även det tillförda fokuset på gåendes och cyklisters behov i utformningen av vägmiljön är välkommet. Vidare anser jag att det är positivt att förslaget förtydligar krav och allmänna råd kopplat till klimatanpassning av den markbaserade transportinfrastrukturen.

Det är bra att förslaget inbegriper att vägar och banor ska byggas med hänsyn till ett förändrat klimat med ökad nederbörd och ökade översvänningsrisker. Det är välkommet med en föreskrift som ger ett stöd för en enhetlig tillämpning.

I de allmänna råden vore det bra att lägga till något om hur gator/ytor/vägar som medvetet pekats ut som ytliga skyfallsvägar ska hanteras. Detta eftersom det blir allt vanligare med ytliga skyfallsvägar i planläggning. För att undvika tillämpningssvårigheter och inte omöjliggöra sådana här lösningar vore det värdefullt med en anvisning kring hur sådana lösningar ska utformas, hanteras och eventuellt skyltas.

Vad gäller förslaget om skyddsutrymme för tunnlar riskerar det att leda till stora kostnadsökningar vid nybyggnad av tunnelbana och spårväg. Staden erfar att för nybyggnad av tunnelbana bedömer Region Stockholm att ökningen av tunnelarnas tvärsnitt blir cirka 30 procent. För exempelvis tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen skulle detta innebära en kostnadsökning på cirka en miljard kronor.

Projekten som ingår i Stockholmsöverenskommelsen och Sverigeförhandlingen behöver klassas som påbörjade enligt definitionen för undantag. De nya kraven riskerar annars att leda till att avtalen inte kan hållas och att avtalade projekt inte kan genomföras.

Jag konstaterar att i vissa fall innebär förslaget att staden behöver anpassa sitt arbetssätt, till exempel för förslaget av framtagande av kostnads- och nyttoanalyser vid ombyggnation av vägar och gator samt de nya kraven och allmänna råden kopplat till klimatanpassning. För att föreskrifterna ska kunna tillämpas i stads- och tätortsmiljöer är det viktigt att föreskrifterna anpassas till det kommunala vägnätets förutsättningar och att de inte detaljreglerar. Stadsutvecklingsprojekt har olika förutsättningar vilket ställer krav på flexibilitet i både planering och genomförande.

Stockholms stad vill betona det värdefulla med ett sammanhållet enhetligt regelverk och därmed förenklad tillämpning för de bygnadsverk som berörs. Det skapar förutsättningar för att berörda aktörer får den information som behövs i bebyggelseprojekt när det gäller ovan mark över infrastrukturtunnlar. Jag efterlyser och understryker vikten av en samlad analys i samband med framtagande av olika typer av regelverk.

I övrigt hänvisar jag till de mer detaljerade synpunkterna från respektive förvaltningskontorsyttrande i denna promemoria.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 24 mars 2021

DANIEL HELLDÉN

**Bilagor**

1. Trafikkontorets bilaga
2. Konsekvensutredning, del av remissen
3. Transportstyrelsens författningssamling, del av remissen

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

## Remissammanställning

### Ärendet

Transportstyrelsen föreslår nya föreskrifter och allmänna råd om tekniska egenskapskrav som ska uppfyllas vid byggande av vägar, gator, tunnelbanor och spårvägar samt de anordningar som hör till dessa. Föreskrifterna omfattar bland annat krav på utformning, materialval, dimensionering, kontroller och dokumentation samt riskanalyser och riskbedömningar. Syftet med föreskrifterna är att uppnå en reglering som ska bidra till en godtagbar säkerhet och ett godtagbart skydd med hänsyn till hälsa och miljö. Även förbättrad kostnadseffektivitet och ökad samhällsnytta ska uppnås, bland annat genom regelförenklingar. Föreskrifterna planeras träda i kraft den 1 november 2021.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden. Exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har på grund av kort remisstid valt att svara genom var sitt kontorsyttrande.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 10 mars 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret ställer sig i huvudsak positivt till Transportstyrelsens förslag till föreskrifter och allmänna råd om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor.

Stadsledningskontoret ser positivt på att nationella riktlinjer för framtagande av riktvärden gällande luftkvalitet i tunnlar fastställs så att luftkvalitetfrågan hanteras på ett mer likartat sätt mellan projekt. Även det tillförda fokuset på gåendes och cyklisters behov i utformningen av vägmiljön är välkommet. Vidare anser kontoret att det är positivt att förslaget förtydligar krav och allmänna råd kopplat till klimatanpassning av den markbaserade transportinfrastrukturen.

Vad gäller förslaget om skyddsutrymme för tunnlar riskerar det att leda till stora kostnadsökningar vid nybyggnad av tunnelbana och spårväg, beroende på utökade krav på skyddsutrymme i tunnlar enligt 6 kapitlet 9 §. Det innebär krav på större tvärsnitt på tunnlar för tunnelbana och spårväg samt ökat intrång i stadsmiljön för spårväg. Stadsledningskontoret erfar att för nybyggnad av tunnelbana bedömer Region Stockholm att ökningen av tunnelarnas tvärsnitt blir cirka 30 procent. För exempelvis tunnelbanan mellan Fridhemsplan och Älvsjö enligt Sverigeförhandlingen skulle detta innebära en kostnadsökning på cirka en miljard kronor.

Stadsledningskontoret tolkar föreskrifterna 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. Kontoret utgår ifrån att även projekten som ingår i Sverigeförhandlingen klassas som påbörjade enligt definitionen i 8 kapitlet Undantag. De nya kraven riskerar annars att leda till att avtalen i Sverigeförhandlingen inte kan hållas och att avtalade projekt inte kan genomföras.

Stadsledningskontoret anser att det är bra att förslaget inbegriper att vägar och banor ska byggas med hänsyn till ett förändrat klimat med ökad nederbörd och ökade

översvämningsrisker. Inom staden är 50- till 100-årsflöden normen för dimensionering av vattenlast gällande byggnadsverk inom stadens infrastrukturprojekt. I de fall konsekvenserna av en översvämningsrisk är betydande ska längre återkomsttid användas. För ny- och ombyggnation av gator används främst stadens dagvattenstrategi och denna dimensionerar inte för 100-årsregn. För vissa gator har dock högre dimensioner använts och ett arbete har påbörjats för att systematiskt ta hänsyn till ökad nederbörd i samband med byggnationer i stadsmiljön. Stadsledningskontoret anser att det mot bakgrund av detta är välkommet med en föreskrift som ger ett stöd för en enhetlig tillämpning.

I 11 § regleras vägytors beskaffenhet. Här eller i de allmänna råden vore det bra att lägga till något om hur gator/ytor/vägar som medvetet pekats ut som ytliga skyfallsvägar ska hanteras. Detta eftersom det blir allt vanligare med ytliga skyfallsvägar i planläggning. För att undvika tillämpningssvårigheter och inte omöjliggöra sådana här lösningar vore det värdefullt med en anvisning kring hur sådana lösningar ska utformas, hanteras och eventuellt skyltas.

Stadsledningskontoret konstaterar att i vissa fall innebär förslaget att staden behöver anpassa sitt arbetssätt, till exempel för förslaget av framtagande av kostnads- och nyttoanalyser vid ombyggnation av vägar och gator samt de nya kraven och allmänna råden kopplat till klimatanpassning. För att föreskrifterna ska kunna tillämpas i stads- och tätortsmiljöer är det viktigt att föreskrifterna anpassas till det kommunala vägnätets förutsättningar och att de inte detaljreglerar. Stadsutvecklingsprojekt har olika förutsättningar vilket ställer krav på flexibilitet i både planering och genomförande. Stadsledningskontoret efterlyser en konsekvensbedömning för olika aktörer.

Kontoret vill i sammanhanget betona det värdefulla med ett sammanhållet enhetligt regelverk och därmed förenklad tillämpning för de byggnadsverk som berörs. Det skapar förutsättningar för att berörda aktörer får den information som behövs i bebyggelseprojekt när det gäller ovan mark över infrastruktur-tunnlar. Kontoret efterlyser och understryker vikten av en samlad analys i samband med framtagande av olika typer av regelverk.

## **Exploateringskontoret**

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 11 februari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret ställer sig generellt positivt till att Transportstyrelsen moderniserar och samlar ihop föreslagna föreskrifter och råd på ett sätt som förenklar införlivandet och användningen av dessa. Med anledning av den korta svarstiden har kontoret endast översiktligt kunnat granska och överblicka vilka konsekvenser föreskrifterna och råden innebär för kontoret.

Exploateringskontorets bedömning är att det inte bör ha några egentliga negativa konsekvenser för kontorets verksamhet, varken ur ett administrativt, planeringsmässigt eller kostnadsmässigt perspektiv då föreslagen reglering i stort överensstämmer med etablerad praxis som redan används. I vissa fall kan det dock innebära att kontoret behöver anpassa sitt arbetssätt, till exempel för förslaget av framtagande av kostnads- och nyttoanalyser vid ombyggnation av vägar och gator samt de nya kraven och allmänna råden kopplat till klimatanpassning. Hur och i vilken omfattning detta kommer att påverka kontoret vad gäller kostnader och tid i planering och genomförande har inte kunnat bedömas under denna remisstid.

För att föreskrifterna ska kunna tillämpas i stads- och tätortsmiljöer är det viktigt att föreskrifterna anpassas till det kommunala vägnätets förutsättningar och att de är övergripande funktionella krav istället för detaljreglering som inte tar hänsyn till nya, effektivare och bättre tekniska lösningar. Stadsutvecklingsprojekt har olika förutsättningar vilket ställer krav på kreativitet och flexibilitet i både planering och genomförande.

## **Miljöförvaltningen**

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 8 februari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Nämnden bedömer att Transportstyrelsens förslag på föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:XX) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor grundar sig på en gedigen konsekvensutredning och att god hänsyn har tagits till miljö- och hälsa. Det är dock ett par saker, främst gällande luftkvalitet i tunnlar, som nämnden ser behov av att belysa.

Luftkvalitet i tunnlar är något som har diskuterats en tid i och med att gällande miljö kvalitetsnormer för luft ej gäller i tunnlar. Detta eftersom man inte anser att det är en plats utomhus där människor vistas. Riktvärden har trots avsaknaden av befintliga riktlinjer för tunnlar tagits fram för luftkvalitet i olika nybyggnadsprojekt men i avsaknad av riktlinjer skiljer de sig åt något från fall till fall.

Parallellt med Transportstyrelsens arbete med framtagande av föreskrifterna, som nu är på remiss, har Trafikverket drivit ett projekt gällande luftkvalitet i spårtunnlar med syfte att komma fram till lämpliga riktvärden. Många olika experter och myndigheter har ingått i projektet, särskilt centrum för arbets- och miljömedicin i Lund. Nämnden har deltagit med synpunkter i dialogform. Nyligen publicerades en rapport inom projektet, ”Luftkvalitet i överbyggda stationer”. I rapporten anges att det finns underlag för ett gräns- eller riktvärde och ett förslag på följande riktvärden för PM10 anges; 200 µg/m<sup>3</sup> som timmedelvärde och 100 µg/m<sup>3</sup> som dygnsmedelvärde. Till skillnad från Transportstyrelsens förslag utgår dessa från totalexponering och att årsnormen (40 µg/m<sup>3</sup>) inte ska överskridas. Men i rapporten lyfts även att mikromiljöer (som t.ex. vagn, plattform, tunnelmiljöer till och från plattformen) är en viktig del av beräkningarna och att ett dosbaserat mått, i likhet med Transportstyrelsens förslag, har nämnts som ett alternativ. Trafikverket konkluderar dock att frågan om riktvärden bör utredas vidare för att få mer kunskap om halter i vagnar och dess påverkan på exponering och hälsa, generellt i övriga mikromiljöer samt bland olika socioekonomiska grupper.

Nämnden ser positivt på att nationella riktlinjer för framtagande av riktvärden gällande luftkvalitet i tunnlar fastställs så att luftkvalitetfrågan hanteras på ett mer likartat sätt mellan projekt. Vidare anser nämnden att det är viktigt att riktvärdena grundar sig på miljömedicinsk bedömning sett till hälsoaspekter. Ur ett tillsynsperspektiv är det även viktigt att det finns en tydlighet i hur riktvärdena ska tas fram och hur de ska följas upp.

#### *Specifika synpunkter gällande riktvärde för vägtunnlar*

Vad gäller Transportstyrelsens förslag gällande riktvärde för vägtunnlar anser nämnden att förslaget är tillämpligt ur ett tillsynsperspektiv. Att använda NO<sub>x</sub> som indikator anser nämnden är bra eftersom NO<sub>x</sub> och partiklar är väl korrelerade. Förhållandet förändras dock över tid med anledning av förändringar i fordonsflottan. Det är därmed bra att det även rekommenderas att riktvärdet vid behov bör anpassas efter fordonsflottans utveckling samt nya hälsorön. Att använda högsta medelvärde för hela tunneln (medelvärde för maxtimmen) anser nämnden är rimligt, om det är som nämnden tror medelhalt längs tunneln som menas. Detta kan behöva förtydligas.

Vad gäller uppföljningsmetod ställer sig nämnden tveksam till beräkning och föredrar mätning. Möjligen kan beräkning användas om metoden är väl validerad för tunneln i fråga. Nämnden anser även att det bör framgå av föreskrifterna hur mätningarna bör utföras, särskilt om det inte tydligt framgår vad som menas med ”högsta medelvärde för hela tunneln (medelvärde för maxtimmen)”.

Vad gäller antal överskridanden, att det föreslås att riktvärdet ska kunna överskridas upp till 175 timmar per år, ser inte nämnden som ett problem ur ett tillsynsperspektiv. Däremot har diskussioner förts i Trafikverkets projekt som nämns ovan om att det kan leda till att överskridanden kan ske under 30 min per dag och att det teoretiskt skulle kunna falla ut under maxtimmen. Ett alternativ som har diskuterats inom det projektet är att istället för antal timmar per år utgå från antal dygn per år som riktvärdet får överskridas. Som förslag har 35

dygn (och högst 5 timmar/dygn) framförts. Nämnden ser inget problem med det heller ur ett tillsynsperspektiv, båda är möjliga att kontrollera och följa upp.

Nämnden noterar att Transportstyrelsen har utgått från miljömedicinsk bedömning och valt att utgå från en relativt hög acceptansnivå gällande ökad risk för förtida död. Enligt konsekvensutredningen framgår att detta anses rimligt i och med att resenären själv kan göra ett aktivt val och begränsa fordonsventilationen för att minska sin exponering ytterligare. Nämnden ställer sig tveksam till att resenärer kommer att begränsa fordonsventilationen och ser därför positivt på att det i förslaget även rekommenderas att skyltar sätts upp vid tunnelmyningen om att begränsa fordonsventilationen. Nämnden föreslår att det i föreskriften även införs en rekommendation om att informationsinsatser mot allmänheten görs gällande vikten av att begränsa fordonsventilationen vid passage i tunneln, särskilt för de som använder tunneln dagligen.

#### *Specifika synpunkter gällande riktvärde för spårtunnlar*

Vad gäller Transportstyrelsens förslag gällande riktvärde för spårtunnlar så anser nämnden att även detta förslag är tillämpligt ur ett tillsynsperspektiv. PM10 är en lämplig indikator. Att man här valt att utgå från att exponeringen ej ska överskrida miljökvalitetsmålet för frisk luft anser nämnden är bra eftersom man då även tar hänsyn till känsliga grupper. Däremot ställer sig nämnden något tveksam till antagandet som föreslås för koncentrationen av PM10 i fordonsvagn, att den kan sättas till hälften av den koncentration som är i plattformsrummet. Att halten är lägre i fordonsvagn jämfört med i plattformsrum stämmer sannolikt, men stora variationer förekommer beroende på hur många och hur långa tunnlar man färdas i. Nämnden skulle föredra att rekommendationen i föreskriften är att koncentrationen mäts eller antas vara samma koncentration som i plattformsrum. Åtminstone tills mer kunskap om detta finns för svenska förhållanden.

Vad gäller uppföljningsmetod och antal överskridanden är nämndens synpunkter detsamma som de synpunkter som nämns ovan gällande riktvärde för vägtunnlar.

#### *Synpunkter gällande andra miljö- och hälsofrågor*

Vad gäller andra miljö- och hälsofrågor som lyfts i föreskriften som t.ex. buller, dagvatten och djur/arter har nämnden inga synpunkter. Däremot noterar nämnden att det för miljöbedömning av material som används i en väg- eller bananläggning hänvisas till miljöbedömningssystemet BASTA eller motsvarande. Nämnden anser att samtliga tre kvalitetssäkrade miljöbedömningssystemen som finns bör lyftas, dvs. BASTA, Byggvarubedömningen och Sunda Hus. Att bara exemplifiera ett system (när det finns tre) är inte lämpligt ur konkurrenssynpunkt. Vidare bör det framgå att det inte enbart är för bedömning av byggmaterials innehåll av farliga ämnen som ett sådant system bör användas, utan för bedömning av kemiskt innehåll, urlakning och dokumentationshantering. Det bör även noteras att dessa system baseras på samma kemikaliekriterier med ett undantag, hormonstörande ämnen. Samt att Byggvarubedömningen och Sunda Hus är mer transparenta avseende redovisning av bygg- och anläggningsprodukternas kemiska innehåll.

## **Stadsbyggnadskontoret**

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 17 februari 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret ställer sig positivt till att Transportstyrelsen tar ett samlat grepp om och uppdaterar föreskrifter och råd samt ställer sig bakom syftet med de föreslagna föreskrifterna. Ett samlat regelverk för vägar, gator, spårväg och tunnelbana leder till en enklare användning för branschens aktörer och underlättar för kommande revideringar. Ett samlat regelverk bedöms även minska utredningsbehovet och tydliggöra kravställandet.

För att föreskrifterna ska kunna tillämpas i stads- och tätortsmiljöer är det viktigt att föreskrifterna anpassas till att staden ska kunna fortsätta växa och till det kommunala



befintliga vägnätets förutsättningar. Exempelvis behöver föreskriften genomsyras av att fotgängare och cyklister är två olika trafikantgrupper, med olika behov, som för viktiga för stadens långsiktiga hållbarhet och attraktivitet.

Vidare anser kontoret att det är positivt att förslaget förtydligar krav och allmänna råd kopplat till klimatanpassning av den markbaserade transportinfrastrukturen samt föreskrifter för förbättrad säkerhet, tillgänglighet, miljö och hälsa.

#### *Effekter av förslaget*

Kontoret vill i sammanhanget betona det värdefulla med ett sammanhållet enhetligt regelverk och därmed förenklad tillämpning för de byggnadsverk som berörs. Det skapar förutsättningar för att berörda aktörer får den information som behövs i bebyggelseprojekt när det gäller ovan marks över infrastrukturen. Kontoret anser att det finns författningens skyldigheter att bidra med detta i samhällsbyggnadsperspektivet och bidra till viktiga fakta i plan- och bygglovsärenden. Kontoret upplever under senare år en hindrande inställning från Trafikverket till ingrepp i skyddszoner samt direkt ovilja till dialog. Det är ytterst försvårande för stadsbyggnadsprocesserna och bostadsbyggandet. Det skapar utöver stora förseningar också ett mer omfattande utredningsbehov än vad annars skulle vara nödvändigt. Ett exempel på detta är Trafikverkets senaste riktlinje (se *Handläggning av ärenden som berör "skyddszon tunnlar"* daterat 2020-09-22) rörande skyddszoner i anslutning till statliga vägar/tunnlar med varierande kriterier som i sig, men även tillsammans med Trafikverkets meddelande till staden i olika PBL-ärenden, påtagligt riskerar inskränka eller på annat sätt förändra innebörden av viktiga lagrum i väglagen samt anslutande regelverk och minst sagt försvårar arbetet när det gäller att effektivt kunna utreda, göra intresseavvägningar samt fatta PBL-beslut på korrekt satta och förutsägbara bedömningsgrunder.

#### *Kravnivå från andra regelverk och anpassade krav*

Kontoret ser positivt till att förslaget innehåller funktionella krav. Förslaget baseras på anpassning av de krav som finns för järnvägar, vägar och gator, delvis nyutvecklade och förändrade krav. Ett antal detaljerade byggaktörskrav upphävs. Med övergripande funktionella krav kan nya, effektivare och bättre tekniska lösningar användas vid projektering och genomförande av olika byggåtgärder och projekt.

#### *Sidoområden*

Förslaget att nya vägar ska ha säkerhetszoner alternativt vägskyddsanordningar innebär en liten omskrivning från dagens krav. Kontoret anser att det kan vara rimligt att sidoområden till nya vägar ska kunna anordnas på två skilda sätt för att minska olycks- och dödsfall. Det blir viktigt att utreda och klargöra vilken utbredning ett sidoområde ska ha, emellanåt helt utifrån plats-specifika förhållanden. Kontoret önskar ett förtydligande kring krav på kommunala vägar vid ombyggnad av vägar/gator och vilka konsekvenser det får ur ett planerings- och ekonomiskt perspektiv.

När det gäller allmänna råd för utformning av sidoområde och säkerhetszon menar kontoret att det saknas ett mer utvecklat resonemang av sido- och säkerhetszoner samt begreppet skyddszon i remissmaterialet. Detta gör det svårt att reda ut vad som gäller i såväl projektering, kommande myndighetsutövning, men också för genomförandet av olika behövliga åtgärder i anslutning till själva vägbanan/vägtunneln. Enligt kontorets mening behövs en bredare och djupare analys av dessa frågor. Det gäller bland annat vilken rättslig status olika zoner har och om den ingår i ett vägområde eller ej. Det gäller också vad som under alla förhållanden kan tillåtas inom sådana områden för att tillgodose andra allmänna och enskilda intressen i anslutning till nämnda områden. Särskilt när exempelvis en skyddszon kan ha olika utbredning beroende på geotekniska och byggnadstekniska förhållanden på en särskild plats förenat med tolkningsfrågor om vad som ingår i en vägplan eller ej. Kontoret vill också betona att infrastrukturhållare inte heller med stöd av några befintliga rättskällor (äldre förarbeten som berör området) har någon laglig rätt att klassa några områden som "säkerhetszoner" för sina järnvägar/vägar. Det innebär att det inte är meningen att statliga myndigheter ska ta till "säkerhetszoner" för att försäkra sig om ett statlig inflytande ens om en exploateringsåtgärd aktualiseras i närheten av det riksintressanta

området som en statlig väg/tunnel normalt representerar, och alldeles oavsett hur olika områden benämns. Ett klagörande i ovanstående frågor medför lägre utredningskostnader och ökad effektivitet i samhällsbyggnads- och byggprocesserna.

Vidare anser kontoret att Trafikverkets definition av begreppet vägområde enligt 3 § väglagen, avses den mark eller det utrymme som har tagits i anspråk för väganordning, dvs. sido- och säkerhetszon där det skulle finnas väganordningar får till följd att föreslagna sido- och säkerhetszoner blir en del av vägområdet är långtgående. Det kan i sin tur innebära krav på tillstånd från Trafikverket enligt 43 § Väglagen så snart en åtgärd behöver genomföras vid grundläggningsarbeten etc. inom ett sådant område. Det leder till en omöjlig hantering enligt staden. Olika samhällsintressen/åtgärder ska enligt hushållningsbestämmelserna i olika regelverk kunna samsas utan hinder av onödiga sektorsintressen. Det saknas i remissunderlaget en beskrivande text och konkret analys om tillstånds- och/eller anmälningsplikt eller motsatsen för åtgärder inom en ”säkerhetszon”, dvs. i vilka situationer en åtgärd inom ”vägområdet” behöver olika tillstånd eller ej, vilka rättsliga grunder som då blir aktuella och utifrån vilka förutsägbara bedömningsgrunder som en behövlig åtgärd ska basera sig på. Kontoret kan inte förstå syftet med varför det ska anses vara tillståndspliktigt istället för bara anmälningspliktigt eller i övrigt bara en redovisning utifrån ett kvalitetssäkrat underlag. Kontorets åsikt är att det väsentliga är att ett utredningsmaterial tas fram som visar att olika intressen går att förena utan att funktionen förstörs för det ena intresset.

Kontoret hävdar, i motsats till vad Trafikverket hävdar i sammanhanget, att exempelvis en skyddszon till en vägtunnel inte i sig utgör en väganordning och därmed inte per automatik är en del av vägområdet. Det skulle innebära att tillstånd från Trafikverket inte är tillämpligt.

#### *Skydd mot buller*

Kontoret anser att det är viktigt att de bullernivåer som beskrivs i förslaget harmoniserar med nationell lagstiftning kring inomhusbuller och de åtgärder som krävs.

#### *Staten, regioner eller kommuner*

I förslaget står det att ”Prövning enligt plan- och bygglagen (PBL) ersätter inte godkännande enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg som genomförs av Transportstyrelsen.” Det är positivt att transportstyrelsen äntligen bekräftar kravet på att dubbelprövning ska ske, dvs. att en prövning av föreskrifter om personsäkerhet enligt järnvägsregleringen och en senare eller parallell prövning enligt PBL-systemet ska ske.

#### *Kontrollprocessen*

Kontoret instämmer i bedömningen att kontrollprocessen kommer att effektiviseras på ett positivt sätt för hela anläggningssektorn, eftersom kraven likriktas mot kraven i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:57) om tillämpning av eurokoder men också mot Boverkets konstruktionsregler, EKS 11 (BFS 2011:10). Särskilt viktigt anser kontoret det är att uttala att unionsrättsliga utgångspunkter ska råda för kravställandet.

#### *Dokumentation*

Transportstyrelsens bedömning att dokumentationsprocessen kommer att effektiviseras på ett positivt sätt och de föreslagna kraven på dokumentation för hela anläggningssektorn är bra. Det är material som kontoret inte får del av i nuvarande ordning. Materialet är helt avgörande för att kunna projektera främst ovanmarksbebyggelse. Även för att bedöma avstånd från väg till blivande byggnadsverk i sidled på ett effektivt sätt kräver rätt faktaunderlag och förutsägbara bedömningsgrunder för att därefter kunna göra intresseavvägningar enligt PBL i alla dess prövningsskeden.

## **Trafikkontoret**

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 10 mars 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret ställer sig positivt till att Transportstyrelsen tar ett samlat grepp och uppdaterar föreslagna föreskrifter och råd. Ett samlat regelverk för vägar, gator, spårväg och tunnelbana leder även till en enklare användning för branschens aktörer och underlättar för kommande revideringar.

Det ligger ett gediget arbete bakom den föreslagna remissen. Remisstiden är starkt begränsad vilket inneburit att kontoret endast översiktligt kunna granska och överblicka vilka konsekvenser föreskrifterna och råden innebär.

Kontoret bedömer inga negativa konsekvenser för trafikkontorets verksamhet i termer av kostnadsökningar av föreslagen reglering eftersom den, i stort, överensstämmer med etablerad praxis som används. Det kan dock inte uteslutas att förslaget skulle innebära stora kostnadsökningar för andra parter i infrastrukturbranschen. Dessa fördyringar behöver i så fall ställas i relation till de förväntade positiva effekterna av regleringen. Det är till exempel viktigt att den föreslagna regleringen inte utgör en hämsko för infrastrukturprojekt som syftar till att åstadkomma ett mer hållbart transportsystem.

Kontoret anser det positivt att förtydliga krav och allmänna råd kopplat till klimatanpassning av den markbaserade transportinfrastrukturen samt föreskrifter för förbättrad säkerhet,

tillgänglighet, miljö och hälsa.

Kontoret ser också positivt på att regleringen inkluderar föreskrifter och allmänna råd kring gående och cyklisters behov. Regleringen kommer därigenom vara av betydelse för kontorets arbete för ökad attraktivitet, säkerhet och tillgänglighet för dessa trafikantgrupper, med en förbättrad miljö och hälsa som följd.

För att föreskrifterna ska kunna tillämpas i stads- och tätortsmiljöer är det viktigt att föreskrifterna anpassas till det kommunala vägnätets förutsättningar. Exempelvis behöver föreskriften genomsyras av att fotgängare och cyklister är två olika trafikantgrupper. I stora delar av kap 5 kan det vara svårt att avgöra om föreskriftens benämning "Väg" endast avser väg för motortrafik eller också gång- och cykelbanor. Texterna behöver i några avseenden förtydligas. Dessa synpunkter samt ytterligare kommentarer och synpunkter, främst på kapitel 4 och 5, lämnar kontoret i en detaljerad lista, bilaga 1. Kontoret uppfattade att en sådan lista var eftertraktad vid kontakt med Transportstyrelsen.