

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Motion 2003:30 av Maria Wallhager (fp) om sittplatsgaranti i buss på motorväg

Föredragande landstingsråd: Anna Berger Kettner

Ärendet

Motionären föreslår en sittplatsgaranti i buss på motorväg för ökad säkerhet.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att avslå motionen.

Ökad trafiksäkerhet är en mycket viktig fråga för Stockholmsregionen och Stockholms läns landsting. Att resa kollektivt, oavsett om det görs med buss, tunnelbana, pendeltåg eller spårväg, är betydligt säkrare än att färdas med andra transportmedel på länets vägar.

För att öka trafiksäkerheten skall Stockholms läns landstings trafiksäkerhetsarbete bedrivas utifrån två handlingslinjer. För det första att stimulera fler att resa kollektivt. För det andra genom att göra den kollektiva trafiken ännu säkrare.

I arbetet med att höja säkerheten inom kollektivtrafiken ytterligare skall fokus, utifrån nollvisionen, ligga på att minska riskerna för att dödas och skadas allvarligt. Insatserna skall i första hand inriktas mot de färdslag där riskerna kan bedömmas som störst.

Att minimera riskerna för stående passagerare är viktigt. Grundläggande för att höja trafiksäkerheten för dessa resenärer är att utbudet av kollektivtrafik i mesta möjliga mån anpassas och öka planeras så att alla får sitta. Dessutom

Bilagor

- 1 Motion
- 2 AB Storstockholms Lokaltrafiks yttrande

är det viktigt att det byggs fler busskörvägar. För att minimera riskerna och skyddet skall SL utreda hur antalet stående i busstrafiken kan minskas och trafiksäkerheten för stående passagerare höjas.

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 3 mars 2004.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 16 mars 2004.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till fp-ledamöternas förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

Fp-ledamöterna reserverade sig:

”Landstingsstyrelsen föreslås landstingsfullmäktige besluta att uppdra åt SL att utreda hur man kan undvika att ha stående passagerare i buss på motorväg och skapa en sittplatsgaranti

Vad händer med stående passagerare i buss på motorväg vid en kollision eller en tvär inbromsning? De krafter som sätts i rörelse vid 70 km/tim är stora. En person som väger 75 kg fortsätter framåt med en kraft som motsvarar 4 000 kg. Om man räknar med att ytterligare 20 stående passagerare trycker på, så har de som står längst fram små möjligheter att undgå svåra skador eller i värsta fall att dödas.

Idag talar man om bälte i bussar, och det är bra att man tänker på trafiksäkerheten. De utsatta sittplatserna, är de platser som inte har ryggstöd framför sig och dessa har säkerhetsbälten. Men stående passagerare i buss på motorväg är en allvarligare olycksrisk, och de är helt oskyddade.

Det var absurt. Vem som helst kunde förstå denna ständigt förekommande olycksrisk – och ändå gjordes ingenting.

Men nu har det vänt. Bussbranschens Riksförbund (BR), Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) och Vägverket har diskuterat åtgärder på kort och lång sikt med anledning av den svåra bussolyckan utanför Ängelsberg den 24 januari 2003.

- I dag har vi med de olika branschföreträdarna kommit överens om att man ska informera om skyldigheten att använda bälten i bussar. Inom en vecka ska vi gemensamt ha tagit fram förslag till hur detta ska göras. En överenskommelse har även träffats för det långsiktiga säkerhetsarbetet, sa Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö.

- Vi kommer att informera den resande i de bussar som är försedda med bälten, att bältet ska användas. Bussbranschen och trafikhuvudmännen kommer att koncentrera sitt informationsarbete på sina medlemsföretag och dess förare för att få landets bussförare att i än högre utsträckning uppmana passagerarna att ta på sig bälten där det finns, sa Jan-Erik Kjellberg förbundsdirektör på Bussbranschens Riksförbund.

- En viktig del i arbetet med att eliminera risken att människor skadas eller dödas i trafiken består i att förändra människors attityder så att bältesanvändning i buss blir lika självklart som i bil. I det arbetet har vi inom branschen en viktig uppgift att fylla, sa Ingemar Karlsson, ordförande i Svenska Lokaltrafikföreningen.

Detta visar att branschen tar säkerhetsfrågorna på allvar.”

Ärendet och dess beredning

Maria Wallhager (fp) har i en motion (bilaga), väckt den 11 mars 2003 föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta att uppdra åt Storstockholms Lokaltrafik att utreda hur man kan undvika att ha stående passagerare i buss på motorväg och skapa en sittplatsgaranti.

Yttrande har inhämtats från AB Storstockholms Lokaltrafik.

Storstockholms Lokaltrafiks styrelse har den 26 augusti 2003 avgett yttrande (bilaga).

Fp-ledamoten reserverade sig till förmån för sitt förslag att bifalla motionen

”Vad händer med stående passagerare i buss på motorväg vid en kollision eller en tvär inbromsning? En person som väger 75 kg fortsätter framåt med en kraft som motsvarar 4 000 kg. Om man räknar med att ytterligare 20 stående passagerare trycker på, så har de som står längst fram små möjligheter att undgå svåra skador eller i värsta fall att dödas.

NTF, nationalföreningen för trafikens främjande, har i flera år fokuserat på detta problem. De har också arbetat för ett förbud för stående passagerare, hittills utan resultat.

Tyvär kommer ett införande av trängselavgifter att öka problemet. Spårtrafiken har kapacitetsbegränsningar och det finns inga möjligheter att snabbt bygga ut, och på så sätt öppna för en ökad pendeltågs- och tunnelbanetrafik. Om 10 – 15 % av de nuvarande biltrafikanterna ska överföras till kollektivtrafiken, så blir det bussar. Antagligen en stor del parallellgående busstrafik som kommer att åka motorväg.

Detta betyder att trängselavgifterna skapar fler olycksrisker med stående passagerare i buss på motorväg.

Tyvär har SL inte studerat sittplatsgarantin.”

Bilagor

Motionen

Vad händer med stående passagerare i buss på motorväg vid en kollision eller en tvär inbromsning? De krafter som sätts i rörelse vid 70 km/tim är stora. En person som väger 75 kg fortsätter framåt med en kraft som motsvarar 4 000 kg. Om man räknar med att ytterligare 20 stående passagerare trycker på, så har de som står längst fram små möjligheter att undgå svåra skador eller i värsta fall att dödas.

Det är absurt. Vem som helst kan förstå denna ständigt förekommande olycksrisk – och ändå görs ingenting.

Idag talar man om bälte i bussar, och det är bra att man tänker på trafik-säkerheten. De utsatta sittplatserna, är de platser som inte har ryggstöd framför sig och dessa har säkerhetsbälten. Men stående passagerare i buss på motorväg är en allvarligare olycksrisk, och de är helt oskyddade.

NTF, nationalföreningen för trafikens främjande, har i flera år fokuserat på detta problem. De har också arbetat för ett förbud för stående passagerare, hittills utan resultat.

Tyvärr kommer ett införande av trängselavgifter att öka problemet. Spårtrafiken har kapacitetsbegränsningar och det finns inga möjligheter att snabbt bygga ut, och på så sätt öppna för en ökad pendeltågs- och tunnelbanetrafik. Om 10 - 15 % av de nuvarande biltrafikanterna ska överföras till kollektivtrafiken, så blir det bussar. Antagligen en stor del parallellgående busstrafik som kommer att åka motorväg. Detta betyder att trängselavgifterna skapar fler olycksrisker med stående passagerare i buss på motorväg.

Jag föreslår därför att landstingsfullmäktige beslutar:

att uppdra åt SL att utreda hur man kan undvika att ha stående passagerare i buss på motorväg och skapa en sittplatsgaranti.

Stockholm den 11 mars 2003

Maria Wallhager

AB Storstockholms Lokaltrafiks yttrande

Motionären föreslår en sittplatsgaranti för att öka säkerheten. Konsekvenserna vid en olycka där det finns stående resenärer i bussen kan givetvis få allvarliga följder. Att undvika stående resenärer på linjer som trafikerar sträckor där farten är hög är därför angeläget.

Ansvar för säkerheten på väg vilar på Vägverket. De ställer bl a upp det regelverk som gäller för kollektivtrafiken och typbesiktigar alla fordon ur säkerhetssynpunkt.

En viktig del i arbetet med att höja komforten och öka säkerheten är strävan att anpassa utbudet till efterfrågan, såväl mellan veckans dagar som över året. Vidare fokuseras säkerhetsarbetet inom SL på de områden där de största riskerna finns. Händelsestatistiken visar att risken för olycksfall är störst i tät trafik och vid hållplatser. SL har haft få allvarliga olyckor med stående resenärer inblandade.

Frågan kring säkerheten för stående resenärer är mycket aktuell, men den innehåller också svåra målkonflikter. I debatten om säkerheten har förutom sittplatsgaranti även framförts andra förslag. Två av dessa är bältestvång och hastighetsbegränsning för bussar i linjetrafik.

Vilken åtgärd som utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv är mest lämplig går inte att bedöma utan ett omfattande utredningsarbete. Även de företags-ekonomiska samt de samhällsekonomiska aspekterna måste klargöras.

Förslaget om garanti – eller ett absolut krav på sittplats - innebär långtgående effekter på kollektivtrafikens förutsättningar och konkurrenskraft.

- Att hålla en kapacitet som i alla situationer garanterar en sittplats blir oerhört komplicerat och kostsamt.
- En grov uppskattning av kostnaderna har gjorts. Definitionen av "buss på motorväg" är busslinjer som trafikerar 90 km-sträckor och/eller kör längre än 3 km på motorväg. Totalt handlar det om ca 40 busslinjer. Av 2 000 avgångar hade 440 turer stående resenärer en vanlig vardag.
- En förstärkning av trafiken eller förändrad turtäthet på dessa linjer för att ge ökad möjlighet till sittplats beräknas kosta i storleksordningen 60 – 100 Mkr på årsbasis. Observera att sittplats garanti inte studerats.

- För SLs del kan förslaget innebära att i storleksordningen 200 nya bussar behöver införskaffas, vilket i sin tur leder till behov av fler förare, nya depåer etc. Utnyttjandegraden för dessa bussar blir dessutom sannolikt mycket låg.
- Brister i infrastrukturen gör att den trafikutökning som är nödvändig kan bli svår att genomföra. Exempelvis har Slussenterminalen redan idag slagit i kapacitetstaket.
- Med SLs stora trafikutbud, är avvikelser från planerad trafik ingen ovanlig situation. Även vid omsorgsfull planering och beredskap kommer det att förekomma tillfällen när antalet resenärer är större än sittplatsutbudet. Exempel på sådana tillfällen är när en dagisgrupp eller skolklass ska ut och resa, vid olika typer av evenemang, vid försenade eller inställda turer etc.

Ersättningstrafik för pendeltåg och tunnelbanan är ofta oplanerad och mycket kapacitetskrävande. 1 000 resenärer på ett enda pendeltåg är inte ovanligt. För att ersätta ett pendeltåg krävs ca 20 bussar.

Ett absolut krav på sittplats får också konsekvenser för den enskilde föraren. Om föraren har ett juridiskt ansvar för att antalet resenärer vid varje tillfälle är det rätta uppstår en rad ”praktiska” problem. Hur agerar föraren om det visar sig att det finns för många resenärer ombord på bussen eller om någon vägrar att sätta sig eller kliva av? Hur påverkas restider och bytesmöjligheter? Hur agerar föraren gentemot resenärer som inte kan erbjudas sittplats, när nästa avgång är först om en timme?

Vägverket skriver följande i rapporten *Kollektivtrafik och trafiksäkerhet – en sammanfattande rapport* (2002-12-06):

”Vägverket utreder för närvarande eventuella nya regler kring stående i buss. Innebörden skulle kunna bli att en buss inte skulle få ta fler passagerare än vad den är inrättad för. För närvarande gäller totalvikt som begränsning. En buss med stående passagerare skulle, enligt utredningens tankegångar, inte heller få framföras i högre hastighet än 70 km/h. Trafiksäkerheten för busspassagerare kommer då att öka, men till följd av något fler bussar och något fler omkörningar blir den totala trafiksäkerhetseffekten osäker. Positivt är ökad trygghet och komfort. Problem i sammanhanget är bland annat hanteringen av resenärer som inte får gå ombord och kostnadsökningar till följd av utökat antal bussar.”

Ökad säkerhet är en viktig fråga för såväl trafikhuvudmän som trafikentreprenörer runt om i Sverige. Att utreda hur säkerheten för passagerarna kan

förbättras är inte enbart en fråga för SL utan en fråga för hela branschen tillsammans med berörda myndigheter.