

## Landstingsstyrelsens förslag till beslut

---

### **Motion 2002:23 av Sten Erson-Wester (kd) om ökade trygghetsskapande åtgärder i form av ett trygghetspaket för kollektivtrafiken**

Föredragande landstingsråd: Anna Berger Kettner

#### Ärendet

Motionären föreslår att SL gör en översyn av trygghetspolicyn, att trygghets- och säkerhetsfrågorna får högsta prioritet vid anbudsupphandlingar av trafik.

#### Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

*att* anse motionen besvarad.

Våld och hot inom kollektivtrafiken är ett stort problem för resenärer, personal och även för trafiken i sig. Det är helt oacceptabelt att någon utsätts för hot eller våld i SL:s trafik. Arbetet för att öka tryggheten och säkerheten i den kollektiva trafiken har därför mycket hög prioritet. Stockholms läns landsting har fattat flera beslut om att stärka resenärernas och personalens säkerhet och trygghet och en lång rad åtgärder har vidtagits på området, bland annat skall kunskaper och erfarenheter från andra länders projekt och de projekt som drivs inom ramen för internationella kollektivtrafikorganisationen UITP samlas in och analyseras för att kunna utgöra grund för ytterligare åtgärder

Arbete pågår redan inom de områden som motionären föreslår. Policyn för trygghetsarbetet har setts över som en del av arbetet med den strategiska plan som SL:s styrelse kommer att fatta beslut om under hösten. SL för redan en prioriterad och intensiv dialog med trafikentreprenörerna när det gäller säkerhets- och trygghetsfrågor. Vid anbudsupphandlingar är trygghet

och säkerhet en av flera prioriterade faktorer som SL arbetar med. Ökade polisinsatser är en viktig del av arbetet mot hot och våld, därför har SL:s ordförande och verkställande direktör träffat Stockholms länspolismästare under hösten för att diskutera dessa frågor. Som en del av arbetet för att förbättra trafikpersonalens arbetsmiljö skall strategiska arbetsmiljökrav, om bland annat förebyggande och motverkande av hot och våld, kunna ställas vid trafikupphandlingar.

### Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 8 september 2004.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 21 september 2004.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till kd-ledamotens förslag, dels till m-, fp- och kd-ledamöternas tilläggsförslag,

Landstingsstyrelsen beslutade utan omröstning avslå kd-ledamotens förslag.

Därefter beslutade landstingsstyrelsen bifalla landstingsrådsberedningens förslag samt att avslå m-, fp- och kd-ledamöternas tilläggsförslag.

*M-, fp- och kd-ledamöterna reserverade sig mot detta beslut:*

”Landstingsstyrelsen föreslås besluta att tillskriva regeringen och rikspolisstyrelsen med en begäran om fler poliser i SL-trafiken.

Som motionären beskriver har antalet poliser minskat drastiskt i tunnelbanan de senaste decennierna. Behovet av trygghetsskapande åtgärder i kollektivtrafiken har inte minskat, snarare tvärtom.

De ordningsvakter som finns inom SL-trafiken varken kan eller ska ta över polisens arbetsuppgifter. Antalet poliser avdelade för denna typ av tjänst är helt otillräcklig. Därför bör landstingsstyrelsen snarast tillskriva regeringen och rikspolisstyrelsen med en begäran om fler poliser.”

## Ärendet och dess beredning

**Sten Erson-Wester (kd)** har i en motion (bilaga), väckt den 8 oktober 2002 föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* tillskriva Justitiedepartementet och i skrivelsen begära att tunnelbanepoliserna bemannas med 200 poliser, helt i enlighet med det brev som AB Storstockholms Lokaltrafik tillställt ansvarigt departement år 1997, *att* uppdra åt AB Storstockholms Lokaltrafik att se över den befintliga trygghetspolicyn, med den intentionen att om möjligt ännu mer förstärka säkerheten för trafikanter och personal, *att* frågan om trygghet och säkerhet ges hög prioritet vid anbudsupphandlingar av trafik samt *att* uppdra åt AB Storstockholms Lokaltrafik att föra en intensifierad dialog med trafikentreprenörerna vad avser säkerhets- och trygghetsfrågor.

Yttrande har inhämtats från AB Storstockholms Lokaltrafik.

**AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse** har den 22 april 2003 anfört att säkerhets- och trygghetsfrågorna i SL-trafiken har högsta prioritet. Allt annat vore otänkbart.

Arbetet med säkerhets- och trygghetsfrågorna finns beskrivna i två särskilda program som hör till den strategiska plan styrelsen antog våren 1999. Säkerhetsarbetet syftar till att förebygga olyckor och tillbud. Det övergripande målet är att SL vid varje tidpunkt ska erbjuda resenärerna och personalen en säker och trygg kollektivtrafik. Målet är att ingen trafikant eller anställd ska dödas eller allvarligt skadas till följd av SLs spår- eller busstrafik.

Trygghetsarbetet har i sin tur utgångspunkt i resenärernas upplevelse av SL-trafiken. Mottot helt, rent, snyggt och tryggt har tjänat som ledord för trivsel- och trygghetsarbetet sedan början av 1990-talet.

Trivsel och trygghet är en avgörande faktor för att många resenärer ska välja att åka med SL-trafiken. Stora resurser satsas därför på att förebygga och bekämpa klotter och annan skadegörelse samt skapa en ren och trygg miljö för våra resenärer. Trots det kostar skadegörelsen skattebetalarna och SL:s resenärer ca 100 mkr/år. Kostnaderna för bevakning och förebyggande arbete uppgår till ytterligare 100 mkr.

För närvarande pågår arbetet med att ta fram en ny strategisk plan. Inom ramen för detta arbete pågår också en översyn av policyn för trygghetsarbetet. Ambitionen är att öka entreprenörernas ansvar för det trygghets-

relaterade arbetet i trafiken. Därmed blir trafikutövarens ansvar att leverera hela resupplevelsen, och inte bara själva resan. Huvudinriktningen för det nya trygghetsarbetet är ökad synlighet, utveckling av väktarkonceptet, satsning på tekniska hjälpmedel och lösningar samt tydligare uppföljning.

Beslut i styrelsen kring en ny strategisk plan och ett nytt trygghetsprogram väntas före sommaren.

SL har inget att invända emot att landstingsstyrelsen tillskriver justitiedepartementet om behovet av ökade resurser till polisen. Idag är det i första hand ordningsvakter som i någon mån kan fylla polisens funktion i SL-trafiken. Exempel på andra satsningar som görs i förebyggande syfte är tunnelbanevärdar och samarbete med Lugna gatan och andra frivilligorganisationer.

Bristande resurser i rättsväsendet innebär att SL får ta ett mycket stort ansvar. Problemen med klotter och vandalisering är ett samhällsproblem som inte SL ensamt kan lösa. Det krävs ett större och mer samlat engagemang från samhällets olika aktörer än vad som är fallet idag om vi ska lyckas uppnå bättre resultat och minska samhällets kostnader för vandalisering och våld.

*Kd-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt förslag att bifalla motionen.*

”Det är alarmerande när man hör att Sveriges kanske farligaste arbetsplats finns inom SL:s revir, nämligen tunnelbanan. Hot, våld, trakasserier och vandalisering är inga nya problem och SL har sedan länge ett högt engagemang i frågan. Vissa pusselbitar som måste fram hör till det egna ansvaret och en del pusselbitar måste andra aktörer bidra med. Problemen med säkerheten för personal och trafikanter måste naturligtvis betraktas som det samhällsproblem det är, det är inget isolerat problem som bara hör hemma inom trafiken. Detta kräver samarbete från många olika parter. De förslag som förs fram i motion 2002:23 av Sten Erson-Wester (kd) om ökade trygghetsskapande åtgärder i form av ett ’trygghetspaket’ för kollektivtrafiken bör finnas med i det fortsatta arbetet.”

*M-, fp- och kd-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt tilläggsförslag att SL:s styrelse skall tillskriva regeringen och rikspolisstyrelsen med en begäran om fler poliser i SL-trafiken.*

Som motionären beskriver har antalet poliser minskat dramatiskt i tunnelbanan de senaste decennierna, från 150 till 22. Behovet av trygghetsskapande åtgärder i kollektivtrafiken har inte minskat, snarare tvärtom. Att

det idag endast finns 22 poliser avdelade för denna typ av tjänst är helt otillräckligt.

Alldeles oavsett hur landstingsfullmäktige ser på denna fråga har SL ett starkt intresse av fler poliser i kollektivtrafiken. Därför bör SL:s styrelse snarast tillskriva regeringen och rikspolisstyrelsen med en begäran om fler poliser.”

## Bilaga

### Motionen

Den senaste tiden har trygghetsfrågorna för framförallt personalen, men även för trafikanter, i kollektivtrafiken aktualiserats på ett smärtsamt sätt pga inträffade våldshändelser från ungdomsgång mot personal. Fackförbundet Seko har hotat att stoppa all buss- och tågtrafik bl.a. om inte fler poliser patrullerar tunnelbanan. Personalens och trafikanternas trygghet och säkerhet är A och O för en väl fungerande kollektivtrafik. Jag har vid flera tillfällen i talarstolen påpekat vikten av att tunnelbanepoliserna får den bemanning och prioritet den rättmätigen bör ha. Under flera års tid har dock mycket litet hänt. Tunnelbanepoliserna är nu ordentligt decimerade. Ansvar för att det finns tillräckligt med poliser är inte landstingets, genom AB Storstockholms lokaltrafik, och inte heller entreprenören Connex Tunnelbanan AB:s, utan det är statens. Emellertid åligger det SL att se till att trafikant- och personalmiljön är så säker som möjligt och entreprenören har ett arbetsgivar- och säkerhetsansvar.

I mitten av 1980-talet fanns det ca 170 särskilda tunnelbanepoliserna som ambulerade runt i tunnelbanesystemet. Till dessa var ca 90 ABAB ordningsvakter knutna. Stockholmspolisen betalade 60 miljoner kronor för de 90 ABAB-vakterna. Således betalade polismyndigheten kostnaden för ABAB:s ordningsvakter helt och hållet. 20-30 av poliserna arbetade i ett skift. Ett antal radiobilar fanns till tunnelbanepolisernas förfogande. Resten fotpatrullerade på tunnelbanestationer och åkte med tågen. De större stationerna såsom T-Centralen, Fridhemsplan, Gullmarsplan o.s.v. var alltid bemannade. I dag finns det 21 tunnelbanepoliserna på heltid och åtta på deltid samt tre i ledningsfunktion. Denna lilla styrka som ändå finns arbetar tillsammans med närpoliserna i de olika närpolisområdena utmed tunnelbanan, men detta är uppenbart alldeles för otillräckligt och underdimensionerat.

Tunnelbanepoliserna har en särskild utbildning i frågor som t ex framförhopp, speciallagstiftning rörande kollektivtrafik, elsäkerhetslagen m.m. m.m. Det är viktigt att poliser med rätt utbildning tjänstgör i tunnelbanan. Det är härvid inte samma sak om t ex en polis som inte är bekant med de speciella förhållandena i tunnelbanan rycker ut för insatser i densamma. Det går alltså inte att på ett fullgott sätt ersätta tunnelbanepoliserna med andra poliser.

Såväl SL som entreprenörerna bedriver ett aktivt och ambitiöst arbete i trygghets- och säkerhetsfrågor. SL bedriver således ett intensivt arbete tillsammans med skolor (skolinformatörer som informerar skolklasser), Lugna Gatan, Non Fighting Generation, Farsor och Morsor på stan, Frys huset m.m. m.m. SL:s trygghetsbudget uppgår till ca 100 mkr årligen, lika mycket som klotter-saneringen kostar. Entreprenörerna bedriver också ett säkerhetsarbete. SL

tilldelar Connex Tunnelbanan 34 miljoner varje år från SL:s trygghetsbudget. Därutöver lägger Connex ner egna medel för att öka tryggheten mot sin egen personal. SL övervakar trygghetsarbetet som syftar till att uppfylla de strategiska målen om ökad trygghet för våra resenärer och följer därför noggrant utvecklingen i trygg- och säkerhetsarbetet. Tunnelbanevärdar finns ute i tunnelbanan. Den viktigaste avhållande faktorn saknas dock i stor utsträckning, nämligen välutbildade och specialutbildade tunnelbanepoliser.

Jag citerar här Connex Tunnelbanan AB:s hemsida:

”Värdarna ska finnas där de bäst behövs. Under morgon- och kvällsrusningen finns de på plats på de större stationerna för att underlätta in- och utpassering. På dagtid finns de på alla tåg i innerstaden, där flest resenärer rör sig. På kvällarna och helgnätter finns de på tågen i förorterna för att öka tryggheten. ? Värdarna är utrustade med radio och kan snabbt kalla på hjälp om det skulle behövas.

? Vi har en sambandscentral som samordnar Connex rörliga resurser för trygghet. Den ser till att värdarna snabbt kommer till platser där de kan behövas akut. I de fall ordningsvakter eller polis behöver kallas in sker det härifrån. Sambandscentralen har även kontakt med trafikledarna som styr och övervakar trafiken. Grupper som Lugna Gatan och Non Fighting Generation kan också kallas in från sambandscentralen.

? Vi bevakar ständigt var otryggheten ökar för att snabbt kunna göra punktinsatser. Då kan vi förstärka bevakningen lokalt och öka bemanningen av värdar. Samtidigt kontaktar vi polis, ungdomsorganisationer och andra lokala aktörer.

? Vi har ett nära samarbete med tunnelbanepolisen, som är till stor nytta för både resenärer och personal. Tyvärr har tunnelbanepolisen fått minska sin verksamhet från 150 till 50 poliser. Vi försöker därför alltid att också arbeta med lokala kontakter – både med närpolisen och stadsdelsnämnder. Vi har även samarbete med Lugna Gatan och Non Fighting Generation, som på ett bra sätt har kontakt med olika lokala ungdomsgrupper. ”

Texten påvisar tydligt problematiken med neddragningen av tunnelbanepolisens verksamhet.

Dessutom tillkommer frågor av organisatorisk karaktär. Tunneltågförarna vet t.ex. inte alltid var någonstans de har väktare och polis. Det måste de kunna veta, för sin egen säkerhet. Organisationen för tunnelbanevärdarna är en fråga för entreprenören, men väl så viktig för helheten.

Problematiken med det ökade våldet och bristen på empati återspeglar ett ökande samhällsproblem. Det krävs många insatser för att komma till rätta med

LS 0210-0439

detta. Föräldrarna har här ett mycket tungt ansvar. Skolan och socialtjänsten har en viktig roll.

Bristen på välutbildade och specialutbildade poliser får också effekter vad avser klotter och skadegörelse. Denna typ av verksamhet är också inkörsporren till många grövre brott, såsom t ex misshandel och rån. Det finns också en ekonomisk dimension av klotter och vandalisering. År 2000 kostade det SL över 100 miljoner kronor att sanera klotter och skadegörelse. Det är nästan två miljoner i veckan. Tänk om dessa pengar kunde användas till trafiken i stället!

År 1997 skrev SL till det ansvariga departementet och påtalade att SL:s styrelse ville att tunnelbanepolisen skulle bemannas med 200 poliser för att tillförsäkra personal och trafikanter ett bra skydd. Svaret från polismyndigheten blev att styrkan skulle uppgå till 50 poliser. Idag är således inte ens hälften av denna 25%-iga styrka bemannad. Eftersom mycket litet har hänt på området och frågan uppenbarligen inte har fått den prioritet som krävs finns det klara behov av att vidta nya åtgärder.

Alla länder med tunnelbana har också en tunnelbanepolis. Stockholm får och skall inte vara det "svarta fåret".

Jag föreslår därför landstingsfullmäktige besluta

*att* landstingsstyrelsen skall tillskriva justitiedepartementet och i skrivelsen begära att tunnelbanepolisen bemannas med 200 poliser, helt i enlighet med det brev som AB Storstockholms lokaltrafik tillställt ansvarigt departement år 1997,

*att* uppdra åt AB Storstockholms lokaltrafik att se över den befintliga trygghetspolicyn, med den intentionen att om möjligt ännu mer förstärka säkerheten för trafikanter och personal,

*att* frågan om trygghet och säkerhet ges hög prioritet vid anbudsupphandlingar av trafik samt

*att* AB Storstockholms lokaltrafik får i uppdrag att föra en intensifierad dialog med trafikentreprenörerna vad avser säkerhets- och trygghetsfrågor

Stockholm den 8 oktober 2002

Sten Erson-Wester