

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

## Bilaga 12

Landstingsrådsberedningens skrivelse den 24 oktober 2007

### Motion 2007:15 av Lars Dahlberg m fl (s) om höjd trafiksäkerhet i busstrafiken

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

## Ärendet

Motionärerna föreslår att AB Storstockholms Lokaltrafik ges i uppdrag att ta fram en plan med tydliga mål och tidsangivelser för höjd trafiksäkerhet i busstrafiken

## Förslag till beslut

**Landstingsstyrelsen** föreslår landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad

Redan i Alliansens budget för 2007 konstateras det att en ny trafiksäkerhetspolicy behöver tas fram. Många andra trafikhuvudmän har redan en sådan policy och vi kan bara beklaga att detta inte prioriterades av den förra majoriteten. SL har numera i sitt arbete tydliga mål vad gäller hastighetsbegränsning, användning av säkerhetsbälte samt ståendeförbud.

I samband med Alliansens budget 2008 genomförs två viktiga åtgärder. Dels upprättas det inom SL genomarbetade planer för att komma till rätta med trafiksäkerhetsproblem som funnits under en längre tid, dels tillskjuter landstingets majoritet betydande resurser för att höja trafiksäkerheten inom SL.

När det gäller att begränsa hastighetsöverträdelser sker det ett omfattande arbete med att ta fram nya tekniska system som stöd för föraren att bättre anpassa hastigheten, samt en möjlighet för trafikutövarna att följa upp förarnas åtagande. Målet är att inga hastighetsöverträdelser skall förekomma.

Tillgången till säkerhetsbälten i busstrafiken är starkt knutet till i vilka hastigheter bussarna körs och hur hög turtätheten i trafiken är. Detta är i sin tur knutet till vilka resurser SL har att förfoga över.

**FÖRSLAG 2007:75**

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

I 2008 års budget förstärks satsningarna på turtäthet och ett mål om noll ståendeplatser på busstrafiken där hastigheter över 70 kilometer i timmen uppnås införs. SL har i detta avseende fått i uppdrag att under 2008 utarbeta en handlingsplan för att minska antalet stående i busstrafiken.

**Ärendet och dess beredning**

**Lars Dahlberg m fl (s)** har i en motion (bilaga), väckt den 13 mars 2007, föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* uppdra åt SL-styrelse att ta fram en plan med tydliga mål och tidsangivelser för höjd trafiksäkerhet i SLs busstrafik vad avser hastighetsbegränsning, säkerhetsbältesanvändande samt ståendeförbud.

Yttranden har inhämtats från landstingsdirektören och AB Storstockholms Lokaltrafik.

**Landstingsdirektören** har i tjänsteutlåtande den 10 september 2007 (bilaga) föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* anse motionen besvarad enligt direktörens utlåtande.

**AB Storstockholms Lokaltrafiks styrelse** har den 19 juni 2007 avgett yttrande (bilaga).

**Landstingsrådsberedningen** behandlade ärendet den 24 oktober 2007.

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

*Bilaga 12:1*

**Motion 2007:15**

Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det bättre att resa med SL än att ta bilen, mopeden eller cykeln. Vi får dock inte slå oss till ro utan vi måste ständigt arbeta för höjd trafiksäkerhet även inom SL-trafiken. Utgångspunkten ska givetvis vara en nollvision, d v s att ingen ska dö eller skadas allvarligt i SL-trafiken.

I den spårbundna trafiken har arbetet kommit långt, även om det har visat sig svårt att förena tvärbanetrafiken med den oväntat omfattande biltrafiken i Hammarby sjöstad. Den frågan kräver dock en separat lösning.

I busstrafiken kvarstår dock en del problem som är gemensamma för hela länet.

I och med försöket med trängselskatt utökades bussflottan med 200 nya bussar. De är utrustade med säkerhetsbälten. Säkerhetsbälten borde dock finnas i alla bussar som trafikerar väg med hastighetsbegränsning över 70 km/h. Användandet av de bälten som finns bör vidare uppmuntras genom utrop och skyltning.

Att stå upp i en buss som färdas i höga hastigheter kan vara direkt livshotande om bussen måste göra en snabb inbromsning eller råkar ut för en krock. I innerstadstrafiken uppkommer inte sådana problem eftersom bussarna gör täta stopp och aldrig hinner komma upp i höga hastigheter. På väg med hastighetsbegränsning över 70 km/h är det dock inte förenligt med en nollvision att ha stående passagerare. Utgångspunkten måste vara att alla passagerare ska kunna erbjudas sittplats vid färd på sådana vägar.

Det finns också allvarliga problem med bussar som inte följer rådande hastighetsbegränsningar.

En rad åtgärder behöver vidtas och mål sätts upp för när alla bussar i trafik på vägar med hastighetsbegränsning över 70 km/h ska ha utrustats med säkerhetsbälte samt när utbudet är så välplanerat så att stående passagerare kan förbjudas vid färd på sådana vägar.

**FÖRSLAG 2007:75**

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

Med anledning av ovanstående föreslår vi landstingsfullmäktige besluta

*att* uppdra åt SL-styrelse att ta fram en plan med tydliga mål och tidsangivelser för höjd trafiksäkerhet i SLs busstrafik vad avser hastighetsbegränsning, säkerhetsbältesanvändande samt ståendeförbud.

Stockholm den 8 mars 2007

Lars Dahlberg

Håkan Jonsson

Anita Johansson

**FÖRSLAG 2007:75**

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

*Bilaga 12:2***Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande** den 10 september 2007**Förvaltningens synpunkter**

SL AB har i sitt yttrande den 19 juni 2007 över motionen redovisat det arbete som pågår inom styrelsen för SL för att öka trafiksäkerheten i busstrafiken. Till exempel har ett försök genomförts under våren i buss-  
trafiken Nacka/Värmdö med ett så kallat ISA-system, vilket ger föraren kontinuerlig information om vilken hastighetsbegränsning som gäller samt besked om den överskrids. Arbetet fortsätter enligt SL:s styrelse med att utveckla systemet avseende tillförlitligheten. Vidare redovisar styrelsen pågående arbete liksom behovet av långsiktiga mål och handlingsplaner för att på sikt införa säkerhetsbälten i alla bussar som inte kör i ren innerstadstrafik. Detta är en del av bolagets planeringsförutsättningar inför verksamhetsåret 2008. I sitt yttrande redovisar SL även beräknade kostnader för olika åtgärder som att förse nya bussar med säkerhetsbälten och ökade kostnader för den utökning av turtätheten som behövs för att erbjuda alla resenärer sittplatser då bussen kör fortare än 70 km/tim.

Landstingsstyrelsens förvaltning konstaterar att det pågår ett utvecklingsarbete inom SL:s styrelse för att förbättra säkerheten inom de områden som den aktuella motionen tar upp. Förvaltningen anser att motionen därmed kan anses besvarad.

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

### *Bilaga 12:3*

**AB Storstockholms Lokaltrafiks** yttrande den 29 maj 2007

#### **SLs synpunkter**

##### **Hastighetsbegränsning**

SL har idag målet att inga hastighetsöverträdelser skall ske i busstrafiken. Trots omfattande åtgärder för att eliminera hastighetsöverträdelser sker det fortfarande, om än i mindre omfattning än i övrig vägtrafik. Problematiken är till stor del en följd av att synen på hastighetsöverträdelser i samhället fortfarande influeras av en kultur som förringar fortkörning.

SL har under en fyramånaders period (feb-maj 2007) provat ett ISA-system i busstrafiken Nacka/Värmdö. Kort innebär ISA (Intelligent Speed Adaption) eller intelligent hastighetsanpassning, att föraren har kontinuerlig information om vilken hastighetsbegränsning som gäller på den väg fordonet kör. Går det fortare än vad hastighetsbegränsningen tillåter, informeras föraren av ISA-systemet. ISA-systemet kan också utvecklas till att logga alla hastighetsöverträdelser som fordonet gör.

Erfarenheterna från försöket är goda när det gäller systemets tekniska tillförlitlighet, men fortfarande saknas tillförlitliga elektroniska kartfiler, som innehåller den information systemet behöver för att kunna informera föraren om gällande hastighetsbegränsningar. De elektroniska kartfilerna finns i dag tillgängliga från NV-DB (Nationella Väg Data Basen), men behöver kvalitetssäkras för att ISA-systemet skall kunna få den tillförlitlighet som krävs. Det är ett arbete som pågår, men det är mycket omfattande och det kommer att ta tid.

SL vill utveckla ISA-systemet ytterligare och verka för att få fram tillförlitliga datafiler för att på sikt kunna ge föraren ett stöd för att anpassa hastigheten, samt en möjlighet att följa upp trafikutövarna när det gäller deras åtaganden att inte ha några hastighetsöverträdelser i SL-trafiken.

Uppskattad kostnad för att inom en 5 års period utveckla ISA-systemet och förse alla bussar med ett ISA-system som även kan logga fortkörningar, är ca 5 miljoner kronor. Till det kommer kostnader för programlicenser (ca tusen kr per buss) samt kostnader för att kontinuerligt uppdatera hastighetsdata samt service underhåll av hårdvaran (några hundratals kronor per buss och år).

**FÖRSLAG 2007:75**

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

**Säkerhetsbälten och stående resenärer (Bilbälten)**

SL har i de senaste trafikupphandlingarna krävt att nya bussar som inte används i innerstadstrafik skall vara förberedda för bältesmontering. Att de bussarna inte försetts med bälten har i huvudsak två orsaker. Fram till årsskiftet har det varit oklart vilket ansvar föraren har haft för att kontrollera att resenärer - särskilt barn under 15 år - använder bälte. Den nya lag som kom vi årsskiftet innebär att om det tydligt framgår i bussen - via skyltar, högtalarutrop, text på informationsskylt eller motsvarande - att resenärer skall använda bälten, är förarens ansvar uppfyllt även när det gäller barn under 15 år. Den andra orsaken är att det innebär en "logisk kullerbytta" att kräva att resenärer skall använda bälten samtidigt som vi tillåter stående resenärer även när bussen, till exempel, kör på motorväg.

Att införa bälten i alla bussar (exklusive innerstadsbussar) är därför - som SL bedömer - starkt kopplat till att kunna planera turtätheten med den förutsättningen att resenärerna skall kunna erbjudas sittplatser, om bussen kör på vägar som tillåter högre hastighet än 70 km/h. Undantag bör göras om vägsträckan kort.

Den kostnad som det innebär att även då bussen går korta sträckor på motor- eller "90-väg" planera för att alla skall sitta står - enligt SLs bedömning - inte i rimlig proportion till den säkerhetsvinst som erhålls.

Att begränsa bussarnas hastighet till 70 km/h även på vägar som tillåter högre hastighet innebär en säkerhetsrisk för andra trafikanter (omkörningsolyckor etc.) och en minskad service till våra resenärer

Det krav som ställs på karosshållfasthet och stolsinfästningar innebär att det i huvudsak, endast är de bussar som levereras nya eller har levererats förberedda för bälten, som bör utrustas med bälten. Eventuellt finns ytterligare några äldre bussar som med rimliga kostnader kan förses med bälten.

SL ser det som angeläget att ta fram mål och handlingsplaner för att på sikt införa säkerhetsbälten i alla bussar som inte kör i ren innerstadstrafik, men då med en ökad turtäthet som innebär att antalet stående i hastigheter över 70 km/h starkt begränsas. Detta stämmer även överens med SLs gemensamma planeringsförutsättningar inför verksamhetsåret 2008.

Uppskattad kostnad för att förse nya bussar - eller bussar som är förberedda - med säkerhetsbälten är ca 15000 kronor per buss plus ökade underhållskostnader på grund av slitage och vandalisering av säkerhetsbältena.

**FÖRSLAG 2007:75**

LS 0705-0451, LS 0603-0561  
LS 0610-1693, LS 0610-1694  
LS 0702-0181, LS 0703-0297  
LS 0703-0301, LS 0703-0302

Uppskattad kostnad för den utökning av turtätheten som behöver göras för att i princip erbjuda alla resenärer sittplatser då bussen kör fortare än 70 km/h har i den senaste utredningen hamnat i storleksordningen 23-27 miljoner kr per år (prisnivå 2004). Kostnaden är dock mycket beroende på vilken trafikeringsprincip som används. I nämnda utredning var principen att istället för att utöka turtätheten på samtliga linjer som har stående, sänka hastigheten till 70 km/h på vissa turer med stående resenärer. Kostnaden är förmodligen större än den redovisade om man enbart gör utökningar av turtätheten. Det är värt att notera att en ökning av turtätheten i vissa fall kan innebära stora engångskostnader då befintliga bussterminaler och bussdepåer måste byggas ut eller kompletteras.