

Landstingsstyrelsens förslag till beslut

Motion 2009:10 av Lars Dahlberg (S) om höjd säkerhet i SL-trafiken

Föredragande landstingsråd: Christer G Wennerholm

Ärendet

Motionären föreslår en förstärkning av säkerhetsarbetet i SL-trafiken p.g.a. den senaste tidens allvarliga olyckor, med personskador och dödsfall till följd som inträffat i SL-trafiken, framförallt spårbunden trafik.

Förslag till beslut

Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta

att anse motionen besvarad.

Alliansens arbete med att göra SL tryggare har gett tydliga resultat de senaste tre åren och andelen trygga har ökat under de senaste tre åren. Detta gäller såväl när man reser ensam, i sällskap eller går till och från sin hållplats eller station på kvällar och eller nätter. Andelen som är trygga när de reser ensamma på kvällar och nätter har ökat från 60 till 67 procent sedan hösten 2006. Störst förändring har skett på tunnelbana och pendeltåg där andelen trygga kvinnor har ökat betydligt.

Trygghetsarbetet till trots förekommer det ibland allvarliga olyckor och till och med dödsfall inom kollektivtrafiken. Varje dag sker över 2,5 miljoner resor med SL och antalet resenärer ökar stadigt. Samtidigt byggs kollektivtrafiken ut på många håll runt om i länet som en följd av alliansens satsningar. Som motionären pekar på behövs det ett aktivt arbete för att minska olyckorna och minska riskerna. SL har därför redan idag en nollvision på säkerhetsområdet som till och med går längre än den motionären föreslår.

Bilagor

- | | | |
|---|---|------------|
| 1 | Motion 2009:10 | |
| 2 | Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande | 2009-11-03 |
| 3 | AB Storstockholms Lokaltrafiks yttrande | 2009-09-22 |

LS 0904-0329

SL:s vision är att ingen skall dödas eller allvarligt skadas inom SL-trafiken. Detta är något vi inom alliansen har tagit fasta på, bland annat genom att tillföra SL mer resurser än tidigare. Det gäller också insatser för att intensifiera arbetet med övervakningskameror, spårbedrädelarm, säkra övergångar och ökad närvaro av trygghetspersonal för att ta några exempel.

Landstingsstyrelsen konstaterar att motionären i mångt och mycket stödjer det säkerhets- och trygghetsarbete som redan pågår och uppfattar detta stöd som mycket positivt. För oss inom alliansen går dock säkerheten hand i hand med trygghetsarbetet varför många nödvändiga åtgärder saknas i motionen. Bland annat behöver arbetet fortsätta med ytterligare åtgärder för trygga och säkra stationsmiljöer och en långsiktig hållning i frågor som rör generell trygghet och vandalism i kollektivtrafiken, något som påverkar säkerheten och respekten för SL i ett större sammanhang. Landstingsstyrelsen anser därför motionen besvarad.

Behandling i landstingsstyrelsen

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 16 december 2009.

Landstingsstyrelsen behandlade ärendet den 19 januari 2010.

Vid behandlingen i landstingsstyrelsen yrkades bifall dels till landstingsrådsberedningens förslag, dels till S- och V-ledamöternas förslag, dels till MP-ledamotens förslag.

Landstingsstyrelsens beslut fattades utan omröstning.

S- och V-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt förslag att bifalla motionen.

MP-ledamoten reserverade sig:

”Landstingsstyrelsen föreslår landstingsfullmäktige besluta *att* bifalla motionen

SL arbetar kontinuerligt för att öka resenärernas säkerhet. Trots alla insatser de senaste mandatperioderna återstår ännu en hel del att göra för att öka säkerheten i kollektivtrafiken. Alla initiativ ska prövas och det som bedöms förbättra situationen ska tas till vara.

Landstingsstyrelsen ser positivt på motionärens förslag om en förstärkning av säkerhetsarbetet i SL-trafiken för att komma tillrätta med allvarliga olyckor, personskador och dödsfall till följd i SL-trafiken.”

Ärendet och dess beredning

Lars Dahlberg (S) har i en motion (bilaga), väckt den 2 april 2009, föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* uppdra åt SL:s styrelse att förstärka säkerhetsarbetet i SL-trafiken, att arbeta utifrån en nollvision – inga dödsolyckor i kollektivtrafiken, inleda ett samarbete med Banverket för att informera även vuxna om farorna som finns i kollektivtrafiken, nyttja SL:s sidor i Metro för att informera om farorna, kameraövervakning av spåren, spårbedrädelarm i tunnelbanan, se om det behöver göras förstärkningar vid spårövergångar för att öka säkerheten samt se över att säkerhetslinjerna på perrongerna är tydliga.

Yttrande har inhämtats från AB Storstockholms Lokaltrafik.

Landstingsdirektören har i tjänsteutlåtande den 3 november 2009 (bilaga) föreslagit landstingsstyrelsen föreslå landstingsfullmäktige besluta *att* anse motionen besvarad.

AB Storstockholms Lokaltrafik:s styrelse har den 22 september 2009 avgett yttrande enligt förvaltningens förslag (bilaga).

S- och V-ledamöterna reserverade sig till förmån för sitt förslag *att* bifalla motionen.

”Motionen presenterar ett antal konkreta förslag som kan bidra till en ökad säkerhet i SL-trafiken, såsom kameraövervakning, spårlarm och informationskampanjer med syfte att öka allmänhetens medvetenhet kring säkerhetsfrågor.

I yttrandet över motionen framgår det att SL har påbörjat ett arbete vad gäller vissa av de i motionen föreslagna åtgärderna och att motionen i övrigt innehåller bra förslag som det är värt att gå vidare med. På någon punkt finns det ännu hinder för att infria motionens intentioner men i sak finns inget att invända. Mot denna bakgrund och frågans vikt finns de tinga skäl till att inte bifalla motionen. Mer kan och måste göras för att öka säkerheten i SL-trafiken.

Framförhopp och andra personolyckor innebär stor psykologisk påfrestning för både anställda och resenärer och innebär en personlig tragedi för de anhöriga som drabbas.

För oss är de uppenbart att SL måste vidta mer kraftfulla åtgärder för att uppnå nollvisionen när det gäller dödade eller allvarligt skadade i kollektivtrafiken.”

Bilagor

Motion 2009:10

Den senaste tiden har flera allvarliga olyckor, med personskador och dödsfall som följd, inträffat i SL-trafiken. Framförallt har det rört den spårbundna trafiken.

Trots att det är förenat med direkt livsfara att korsa eller gå längs spår på andra platser än avsett så är det mycket vanligt förekommande att man genar över spåren. Banverket bedriver ett synnerligen aktivt arbete gentemot skolelever för att upplysa om farorna. Tyvärr är det långt ifrån bara barn och ungdomar som utsätter sig för fara. I flera av de olyckor som skett på grund av spårspring är vuxna inblandade. Det är extra olyckligt eftersom sådant agerande kan motverka det attitydarbete man gjort gentemot barn och ungdomar. Barn gör som bekant inte som vuxna säger utan som vuxna gör. Det behövs bättre insatser för att komma till rätta med spårspringet. Banverket behöver utöka sitt arbete till att omfatta fler grupper. Vidare bör SL nyttja de möjligheter man har till att informera mer offensivt om säkerhetsfrågorna.

På flera håll har Banverket kameraövervakning av spåren. Det bör kunna utökas. Vidare bör både SL och Banverket kunna genomföra tätare kontroller på sina anläggningar för att se att dessa inte har skador vad gäller säkerheten. Ett enkelt sätt att få kännedom om bristerna är att uppmuntra allmänheten att slå larm om man ser hål i stängsel, eller om någon försökt arrangera för att lättare kunna klättra över stängsel eller vid andra brister i säkerhetssystemet. Här borde SL och Banverket kunna samverka så att information når rätt part även om bara en kontaktväg behöver spridas.

Flera olyckor har tyvärr även inträffat när personer korsar spår på avsedd plats. Roslagsbanan verkar vara extra drabbad. En översyn av de övergångar som saknar bommar bör göras. I vissa fall måste SL överväga att byta ut så kallade gångfällor mot bommar. I andra fall kan det räcka med förstärkningar av säkerhetssystemen. Både ljus- och ljudvarningar måste övervägas. Idag hör många inte varningssignaler från förare då de lyssnar till musik eller liknande. Ljussignaler är då mer effektiva.

Vad gäller lokalbanorna har det även skett allvarliga olyckor när personer trillar ned från perrongen och fastnar mellan tågset. Vissa perronger används av många resenärer och det kan vara trångt. Då är det viktigt att det finns tydligt markerade säkerhetslinjer. Det bör informeras om vikten av att respektera dessa.

Vi Socialdemokrater föreslår därför att SL ska:

LS 0904-0329

- Arbeta utifrån en nollvision – inga döda i kollektivtrafiken.
- Inleda ett samarbete med Banverket för att informera även vuxna om farorna med att gena över spår.
- Nyttja SL:s sidor i Metro för att informera om farorna.
- Uppvakta Banverket med önskemål om mer kameraövervakning av spåren.
- Intensifiera arbete med spårbedrädelarm i tunnelbanan.
- Inventera alla spårövergångar och se vilka förstärkningar som kan göras och behövs ur säkerhetssynpunkt.
- Se över säkerhetslinjerna på samtliga perronger och tillse att dessa är tydliga samt informera om vikten av att respektera dem.

Med anledning av ovanstående föreslår jag landstingsfullmäktige besluta

att uppdra åt SL-styrelsen att förstärka säkerhetsarbetet i SL-trafiken enligt ovanstående

Stockholm den 2 april 2009

Lars Dahlberg

Landstingsdirektörens tjänsteutlåtande

Förvaltningens synpunkter

SL arbetar aktivt med ständiga förbättringar av säkerheten inom såväl spår- som busstrafiken. SL:s vision är att ingen skall dödas eller allvarligt skadas inom SL-trafiken (nollvision).

SL har i sitt yttrande över motionen lämnat kommentarer till några av de förslag som motionen innehåller och dessa återges nedan:

- Obehörigt spårbedrädande är vanligt förekommande, i synnerhet vid SLs lokalbanor. Informationskampanjer om risker med detta görs regelbundet i skolor och som riktade insatser även mot vuxna boende i vissa utvalda områden. Erfarenheter visar dock att det är svårt att nå ut med sådan information till vuxna. SL kommer att utnyttja Metro för att försöka att nå ut med informationen till fler grupper.
- Kameraövervakning av spårområde har provats av Banverket vid Lunds station och provverksamhet har föreslagits för området mellan Stockholm C och Karlberg. Upplands Väsby har av BV och SL utsetts till teststation för åtgärder för att minska spårspång. SL kameraövervakar plattformar för tunnelbane- och pendeltågs- trafiken samt depåområden främst för att motverka skadegörelse. Att ännu mer omfattande kameraövervaka spårområden har bedömts som ogörligt.
- Spårbedrädandelarm kommer sannolikt att införas för tunnelbanans stationer när tillförlitlig utrustning utprovats och en funktionell koppling till signalsystemet åstadkommit.
- Ökad säkerhet vid plankorsningar genom ökat antal tekniska anordningar. Sådant arbete pågår fortlöpande men begränsas av att kostnaden för varje enskilt nytt objekt uppgår till storleksordningen 2-3 miljoner kronor. Det måste vägas mot andra säkerhetshöjande åtgärder som kan ge större effekt för motsvarande kostnad.
- Stängsling är ett effektivt sätt att förhindra spårbedrädande och här kan en utökning göras. En mycket gammal stängsling som gäller idag är ett problem. Lagen föreskriver att spårinnehavaren är skyldig att stängslinga så att "hemdjur" inte kommer upp på spåren i övrigt är det berörd kommun som skall avgöra var stängsel skall sättas upp. Lagen föreskriver också att kostnaden skall delas mellan berörd kommun och spårinnehavaren. Om denna ordning kan tillämpas eller om SL/Banverket som spårinnehavare själv tar på sig kostnaden för

LS 0904-0329

uppsättning av stängsel på de platser där obehörigt spårbehandling är vanligt förekommande så skulle detta sannolikt ge god effekt på antalet händelser. I många fall måste kraftigare stängsel uppsättas för att motverka att dessa klipps upp.

- Förslaget att allmänheten skall uppmanas att rapportera t.ex. trasig stängsel till SL Kundtjänst är bra och skulle innebära att SL kan utföra ett aktivt arbete med att åtgärda de brister som upptäckts.

Med hänvisning till vad som anförts från SL föreslås att motionen ska anses besvarad.

Miljökonsekvenser av beslutet

Beslutet medför oförändrade konsekvenser för miljön.

AB Storstockholms Lokaltrafiks yttrande

SLs synpunkter

SL arbetar aktivt med ständiga förbättringar av säkerheten inom såväl spår- som busstrafiken. SLs vision är att ingen skall dödas eller allvarligt skadas inom SL trafiken (nollvision).

Lars Dahlberg pekar i motionen på möjliga åtgärder som var för sig och tillsammans skulle kunna minska risker och antalet händelser i trafiken. Här kommenteras några av dessa;

- Obehörigt spårbeträdande är vanligt förekommande, i synnerhet vid SLs lokalbanor. Informationskampanjer om risker med detta görs regelbundet i skolor och som riktade insatser även mot vuxna boende i vissa utvalda områden. Erfarenheter visar dock att det är svårt att nå ut med sådan information till vuxna. SL kommer att utnyttja Metro för att försöka att nå ut med informationen till fler grupper.
- Kameraövervakning av spårområde har provats av Banverket vid Lunds station och provverksamhet har föreslagits för området mellan Stockholm C och Karlberg. Upplands Väsby har av BV och SL utsetts till teststation för åtgärder för att minska spårspång. SL kameraövervakar plattformar för tunnelbane- och pendeltågstrafiken samt depåområden främst för att motverka skadegörelse. Att ännu mer omfattande kameraövervaka spårområden har bedömts som ogörligt.
- Spårbeträdandelarm kommer sannolikt att införas för Tunnelbanans stationer när tillförlitlig utrustning utprovats och en funktionell koppling till signalsystemet åstadkommit.
- Ökad säkerhet vid plankorsningar genom ökat antal tekniska anordningar. Sådant arbete pågår fortlöpande men begränsas av att kostnaden för varje enskilt nytt objekt uppgår till storleksordningen 2-3 miljoner kronor. Det måste vägas mot andra säkerhetshöjande åtgärder som kan ge större effekt för motsvarande kostnad.
- Stängsling är ett effektivt sätt att förhindra spårbeträdande och här kan en utökning göras. En mycket gammal stängsellag som gäller idag är ett problem. Lagen föreskriver att spårinnehavaren är skyldig att stängsla så att "hemdjur" inte kommer upp på spåren i övrigt är det berörd kommun som skall avgöra var stängsel skall sättas upp. Lagen föreskriver också att kostnaden skall delas mellan berörd kommun och spårinnehavaren. Om denna ordning kan tillämpas eller om SL/Banverket som spårinnehavare själv tar på sig kostnaden för uppsättning av stängsel på de platser där

LS 0904-0329

obehörigt spårbedrädande är vanligt förekommande så skulle detta sannolikt ge god effekt på antalet händelser. I många fall måste kraftigare stängsel uppsättas för att motverka att dessa klipps upp.

- Förslaget att allmänheten skall uppmanas att rapportera t.ex. trasig stängsling till SL Kundtjänst är bra och skulle innebära att SL kan utföra ett aktivt arbete med att åtgärda de brister som upptäckts.