Ledningsstaben

Björn Holmberg
08-686 1588
bjorn.holmberg@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2018-08-31

Trafiknämnden
2018-09-25, punkt 7

Ärende
TN 2018-0885

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Insatser för ökad trygghet

Ärendebeskrivning

Trygga resor är ett mål för kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen genomför redan idag en rad åtgärder för att skapa en trygg miljö för våra resenärer. Utöver övervakning och kontroll kan nämnas trygghetstelefonen och det arbete som görs för att förebygga självmord i form av ökad uppmärksamhet och ingripanden från personalen som jobbar i fältmiljön, främst olika former av värdar och de trygghetsresurser som styrs via SL:s Trygghetscentral.

Förebyggande av självmord och olyckor i spårtrafiken är både en trygghetsskapande åtgärd och en åtgärd för att förebygga trafikstörningar. Inom ramen för det självmords- och olycksförebyggande arbetet ligger också planerade fullskaletest av s.k. plattformsbarriärer.

För att ytterligare öka tryggheten önskar trafikförvaltningen initiera flera aktiviteter som redovisas nedan.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 31 augusti 2018

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås i enlighet med landstingsfullmäktiges beslut den 13 -14 juni 2017 (Mål och budget 2018 och planår 2019–2021) besluta att uppdra åt förvaltningschefen

att hemställa hos regeringen att ordningslagen tydliggörs i syfte att landstinget ska kunna agera för att säkerställa trygghet inom ramen för kollektivtrafikens slutna system

att hemställa hos Transportstyrelsen om höjda tilläggsavgifter samt ge möjligheter för trygghetspersonal att gripa personer som vägrar identifiering

att utreda möjligheten att införa sanktioner mot nedskräpning eller överträdelse av SL:s ordningsregler samt möjligheten att låta väktare bötfälla klottrare

att hemställa hos regeringen att skyndsamt avdela särskild polisstyrka till kollektivtrafiken och tunnelbanan.

Förslag och motivering

Sammanfattning

Trygghet är viktigt. En ren och snygg miljö främjar upplevd trygghet.

Det trygghetsarbete som pågår ger goda resultat. Emellertid kan konstateras att en skärpt lagstiftning med bl.a. ökade befogenheter för ordningspersonalen och ökade sanktionsmöjligheter skulle möjliggöra en ytterligare ambitionshöjning.

Bakgrund

I dagsläget regleras ordningsfrågorna i två olika lagar när det gäller kollektivtrafiken, i ordningslagen vad gäller buss, spårväg, tunnelbana och taxitrafik och i järnvägslagen vad gäller järnväg. Detta är olyckligt, speciellt som det numera finns kombinerade järnvägs- och tunnelbanestationer (Citybanan) och ytterligare sådana kommer att komma till inom ramen för Stockholmsöverenskommelsen och möjligen även Sverigeförhandlingen.

Ordningslagen innehåller en mer detaljerad reglering i säkerhets- och ordningsfrågor än järnvägslagen, bland annat genom ett uttryckligt förbud mot att färdas utanpå fordon (tågsurfning) och att obehörigen vidröra manöver- och signalanordningar eller liknande anordningar eller på annat sätt hindra trafikens behöriga gång.

Den i förhållande till ordningslagen i vissa avseenden strängare regleringen i järnvägslagen innebär att viss järnvägspersonal (”*befattningshavare i säkerhets- eller ordningstjänst*”) även har befogenhet att handgripligen avlägsna den

som inte lyder en uppmaning i säkerhetshänseende. Om det är absolut nödvändigt, får befattningshavaren även tillfälligt omhänderta sådana personer.

Trafikförvaltningen ingår sedan våren 2017 i det då nybildade Nationella rådet för järnvägs- och kollektivtrafikskydd (NRJK) tillsammans med bl.a. Transportstyrelsen, Trafikverket, Polismyndigheten och Jernhusen AB. Rådets ändamål är att stärka skyddet för kollektivtrafiken och järnvägstrafiken i Sverige. Inom ramen för NRJK:s arbete ligger att försöka åstadkomma en skyddslagstiftning för järnvägs- och kollektivtrafiken efter samma modell som idag finns för hamnskydd och luftfartsskydd. Trafikförvaltningen har genom NRJK 2018-06-19 avgett en framställan till Näringsdepartementet (bilaga 1) som omfattar de lagstiftningsfrågor som omnämns i de ovan angivna att-satserna.

Beträffande höjd tilläggsavgift och särskild polisstyrka till kollektivtrafiken och tunnelbanan avses detta hanteras via en särskild framställan till Transportstyrelsen, beträffande tilläggsavgiften, och Polismyndigheten beträffande särskild polisstyrka för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen, eftersom båda dessa frågor är av lokal karaktär.

Fram till mitten av 2000-talet fanns en särskild väl utbyggd tunnelbanepolis som när styrkan var som störst i början av 1990-talet bestod av cirka 200 poliser. Även idag har trafikförvaltningen ett gott och nära samarbete med polisen men det sker ofta på lokal geografisk nivå. Gemensam planering sker dock vid större insatser och det sker även ett strukturerat löpande informationsutbyte, bland annat genom den nu etablerade funktionen Samverkan Stockholmsregionen (SSR), som leds av länsstyrelsen. Dock finns numera ingen särskild polisstyrka som är specialkunnig om kollektivtrafiken och som har kollektivtrafiksystemet som huvuduppdrag, vilket trafikförvaltningen ser som en brist.

Överväganden och motivering

Var och en ska betala för sin resa. Att stävja fuskåkning är därmed en viktig uppgift som har hög prioritet. Inom ramen för dagens reglering finns inga möjligheter för biljettkontrollanter att ingripa mot personer som vägrar identifiering. Detta är ett påtagligt problem, som både urholkar resenärernas tilltro till systemet och deras känsla av rättvisa och trygghet. Därför krävs ökade möjligheter och befogenheter för kontrollpersonalen.

Klotter och skadegörelse kostar pengar och personal. Därtill minskar nedklottrade och förstörda miljöer resenärernas trivsel och trygghet. Redan idag arbetar såväl trafikförvaltningen som trafikentreprenörerna hårt med att hantera och minimera klotter och skadegörelse. Ökade sanktionsmöjligheter bedöms dock som det nästa steg som skulle behöva tas för att styra utvecklingen rätt när det gäller klotter och annan skadegörelse.

Det uppstår idag situationer när incidenter förlängs och ingripanden fördröjs på grund av att trygghetspersonalen inte har polisiära befogenheter. En dedikerad polis till kollektivtrafiken skulle möjliggöra snabbare ingripanden samt leda till en ökad polisnärvaro, vilket högst sannolikt skulle öka såväl den upplevda tryggheten som minska antalet trygghetspåverkande incidenter.

Ekonomiska konsekvenser

De ekonomiska konsekvenserna av ovanstående förslag torde, åtminstone på lite längre sikt bli positiva. Detta genom minskade kostnader för klotter och skadegörelse samt ökade intäkter från tilläggsavgifter. Trafikförvaltningen vill dock understryka att drivkraften för förändringar i den riktning som föreslås inte i första hand är ekonomisk utan handlar om ökad trygghet.

Riskbedömning
Ej relevant i detta ärende.

Konsekvenser för miljön
Ej relevant i detta ärende.

Sociala konsekvenser

Ökad trygghet i kollektivtrafiken bedöms gynna samtliga resenärer men kanske framför allt kvinnor och äldre samt resenärer i vissa utsatta områden som idag kanske rentav avstår resande.

Caroline Ottosson
Förvaltningschef

Björn Holmberg
Stabschef

Bilaga:

1. NRJK:s brev till Näringsdepartemenet 2018-06-19 angående behovet av stärkt skydd för järnvägs- och kollektivtrafik