Miljö-och kollektivtrafikroteln
Tomas Eriksson

INTERPELLATIONSSVAR

RS 2022-0431

2022-06-01

Svar på interpellation 2022:27 av Lina El Yafi (V) om beslutet att avveckla tågvärdar på pendeltåget

Lina El Yafi (V) har ställt följande frågor om avvecklingen av tågvärdar på pendeltåget:

1. Har det utförts någon riskanalys av borttagandet av tågvärdar och vad har den i så fall kommit fram till?

2. Håller budgeten för införandet av systemet med kameror eller har kostnaden ökat och i så fall med hur mycket?

3. Kan du garantera att SL kommer nå målet om lika resande för alla och leva upp till tillgänglighetsgaranti?

4. Hur kommer en evakuering av ett pendeltåg gå till när tågvärdarna förvinner och vilka inställelsetider kommer dom mobila resurserna ha?

5. Hur kommer akuta situationer hanteras? Akuta situationer kan t. ex vara sjukdomsfall både avseende trafikanter och förare eller vid påkörning då föraren chockas och tas direkt ur tjänst.

6. Kan du garantera att pendeltågstrafiken kommer leva upp till gällande evakuerings- och röjningstider?

Som svar vill jag anföra följande:

Riskanalyser har genomförts inom områden för projektet utifrån olika perspektiv. Dessa områden innefattar arbetsmiljö, resenärsområdet, tekniska installationen samt CSM-RA. Risker har identifierats med varierande sannolikhets -och konsekvensbedömningar med planerade åtgärder för hantering. Av de risker som har identifierats har ingen av riskerna värderats som ”allvarlig risk” och har alla identifierats med tillhörande åtgärder, som minskar riskerna till acceptabla nivåer och skapar förutsättningar för ett säkert projektgenomförande.

Det sistnämnda området för projekt, dvs. CSM-RA står för Common Safety Method-Risk Assessment och är en EU-gemensam säkerhetsmetod som tillämpas av alla järnvägsföretag för övervakning av företagets eget säkerhetsstyrningssystem.

Varje järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enhet som ansvarar för underhåll är ansvarig för att utföra övervakningsprocessen och ska säkerställa att åtgärder för riskhantering som vidtagits av deras entreprenörer också ska

övervakas enligt denna förordning. Det är europeiska gemensamma krav och arbetssätt för att skapa en god riskhantering på järnvägen. Övervakningen ska göra det möjligt att effektivt hantera säkerheten i järnvägssystemet under drift och vid underhållsverksamhet. Det ska också göra det möjligt att förbättra styrningssystemet när det behövs. Detta är i enlighet med EU-förordningen EU/1078/2012.

Gällande frågan om budgetplanen så är tid, kostnad och kvalitet enligt plan och det har hittills inte rapporterats om några avvikelser i dessa aspekter.

Tillgänglighetsfrågan är självklart en viktig fråga och på grund av avståndet mellan perrongen och pendeltåget kommer man att fortsätta att rekommendera att personer som använder rullstol tar hjälp av den befintliga rampservicen vid påstigning. Rekommendationen är även att beställa rampservice i förväg för att kunna resa eller att alternativt ställa sig vid skylten för rampservice på plattformen för att få spontan hjälp av kundservice. MTR arbetar på hållbara lösningar för att kunna hantera samtliga tillgänglighetsgarantier. Kraven på tillgänglighet är tydligt reglerade mellan SL och MTR. Jag kommer inte att acceptera några försämringar av tillgängligheten mot idag.

Evakuering kommer att genomföras som idag; genom att lokföraren är övergripande ansvarig vid en evakuering. Järnvägsföretagets säkerhetsbestämmelser ska ange hur evakuering ska genomföras. Inför en organiserad evakuering ska föraren kontakta Trafikverkets tågklarerare för att samråda om evakueringen och få medgivande till den. Efter samrådet beslutar föraren om evakuering ska ske.

Det operativa trafikstödet kommer att inneha trafiksäkerhetstjänst och utgå från strategiskt valda platser i pendeltågsnätet. Detta för att säkerställa korta inställelsetider vid akuta situationer, till exempel vid behov av evakuering eller trygghetsrelaterade frågor ombord. Analys av historiska incidenter visar att med utryckningsfordon som är tillgängliga dygnet runt samt är utplacerade på strategiska platser, så kommer majoriteten av incidenterna i systemet att kunna nås inom 15 minuter och några få inom 30 minuter.

Evakuering är en gemensam aktivitet tillsammans med Trafikverket som har infrastrukturansvaret och röjningsansvaret. SL hyr plats på spåren och har inte rådighet över samtliga aktiviteter som krävs. Dock har SL och MTR säkerställt att alla regler och aktiviteter som MTR ansvarar för möter de lagkrav och regelverk som finns.

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Stockholm den 1 juni 2022

Tomas Eriksson